11/82

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Bw Saalfeld: Die BR 44



TGV der SNCF zwischen Paris und Lyon

TGV — diese Abkürzung bedeutet soviel wie Hochgeschwindigkeitszug. Seit 22. September 1981 befahren diese Elektrotriebwagen die Strecke Paris—Lyon. Dafür wurde eine vorerst 273 km lange Neubaustrecke fertiggestellt. Bei den Franzosen erfreut sich dieser Zugverkehr zunehmender Beliebtheit. Mehr über diese neuen Triebwagen erfahren Sie auf den Seiten 4—7 dieser Ausgabe.

1 Der TGV 001 gehörte zu den Erprobungsfahrzeugen der SNCF. Dieser mit vier Turbomotoren ausgerüstete Triebwagen lief vom 4. April 1972 bis 19. Juni 1978, legte dabei 456 690 km zurück und erreichte Geschwindigkeiten von über 300 km/h.

2 Am 26. Februar 1981 erreichte der TGV-Zug 23031/32 auf der Neubaustrecke eine Geschwindigkeit von 331 km/h. Das ist der jüngste Weltrekord auf Schienen.

3 Die Züge wurden während des Probebetriebes in der SNCF-Werkstatt Bischheim bei Strasbourg unterhalten. Künftig werden hier die Serienfahrzeuge nach einem Betriebseinsatz von vier Jahren und einer Laufleistung von 1 600 000 km Hauptuntersuchungen erhalten.

4 Zwischen Paris und Dijon benötigen die TGV-Züge zwei Stunden und 10 Minuten Fahrzeit. Das Bild zeigt einen abfahrbereiten Zug in Dijon.

5 Zwischenuntersuchungen sämtlicher TGV erfolgen in Villeneuve-Saint-Georges.

Fotos: laviedurail, Paris

1



2



3



4



5



modell eisenbahner

inhalt

11/82

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
31. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422
Index 32542

Titelbild

Über die auf der Leipziger Frühjahrsmesse vorgestellte Ellok der BR 212 berichteten wir im Heft 7/82 unserer Zeitschrift ausführlich.
Inzwischen wird dieses Triebfahrzeug von der DR erprobt und erhielt die Nr. 212001. U. B. z. die Lok am 17. August 1982 im Gelände des Bw Weißenfels, wo sie auf einen Sondereinsatz wartet.

Foto: H.-J. Kirsche, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „Modelleisenbahner"
DDR-1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit"
(also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, DDR-1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband
der DDR

Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 14. 10. 1982
Geplante Auslieferung: 15. 11. 1982

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Auf den 5. Verbandstag gut vorbereitet

Im Monat November fand bekanntlich der 5. Verbandstag des DMV der DDR in Magdeburg statt. Auf dieses wichtige Ereignis im Leben unseres Verbandes haben wir uns als gastgebender Bezirk gut vorbereitet. Nach Feierabend und insbesondere an den Wochenenden wurde zielstrebig gearbeitet, um alle technischen und organisatorischen Voraussetzungen für ein gutes Gelingen des Verbandstages zu schaffen. Als kulturellen Höhepunkt für die Delegierten bereiteten wir wieder eine traditionelle Fahrt, diesmal auf der Harzquerbahn, vor. Eine gute Einstimmung darauf war ein Folkloreprogramm, das die Lebensfreude der Harzer so recht zum Ausdruck brachte. Natürlich gehörte zum Verbandstag auch eine Ausstellung von Modelleisenbahnanlagen, die von den Arbeitsgemeinschaften Aschersleben, Hettstedt, Köthen, Magdeburg, Görsleben, Schönebeck u. a. gestaltet wurde.

Auf der Grundlage unserer Arbeitsentschließung sind in allen Arbeitsgemeinschaften vielfältige Aktivitäten entstanden, die wir nach dem Verbandstag auf unserer Leitungssitzung am 11. Dezember 1982 in Braunesumpf gründlich auswerten und mit den Erkenntnissen und Beschlüssen des 5. Verbandstages verallgemeinern. Wir können feststellen, daß unsere 730 Mitglieder in den 37 Arbeitsgemeinschaften eine kontinuierliche Arbeit leisten, um die Aufgaben unseres Verbandes bei der Gestaltung einer sinnvollen und interessanten Freizeit immer besser zu lösen. Das trifft auch für den Bau von Anlagen und Modellen zu. Ohne an den Bemühungen anderer Arbeitsgemeinschaften einen Abstrich zu machen, möchte ich hier vor allem die in Aschersleben, Brandenburg, Köthen, Stendal, Thale, Wernigerode, Wolsdorf, Zerbst und Schönebeck nennen, die immer mit ihren hervorragenden Modellen und Anlagen Maßstäbe in unserem Bezirk setzten. Dabei hat sich bewährt, solche Anlagen zu bauen, die transportfähig sind und bei denen unsere Mitglieder die Fortschritte und das Ende der Grundarbeiten erkennen. Dabei könnte der Grundsatz unseres Vorbildes, der DR, „Fahren und bauen" noch stärker als bisher angewendet werden.

Im Fahrzeugbau, hier möchte ich mich auf den Lokomotivbau beschränken, haben wir durch die hervorragenden Industriemodelle der Baureihen 01, 41 und 86 viele Möglichkeiten, auch andere Baureihen entstehen zu lassen. Das wird von unseren Mitgliedern reichlich genutzt.

Auch die Traditionspflege wird bei uns groß geschrieben. Hier denke ich u. a. an unser Lok-Museum in der Einsatzstelle Eilsleben des Bw Magdeburg und an das Bw Oebisfelde. Hier pflegen wir betriebsfähige Lokomotiven der Baureihen 03, 41, 44, 50 und 65. Von den Arbeitskollektiven und Leitern dieser Dienststellen, vom Präsidenten der Rbd Magdeburg und dem Leiter der Verwaltung Maschinenwirtschaft werden wir dabei in jeder Weise unterstützt. Auch die Politische Abteilung der Rbd, der Vorsitzende der Bezirksgewerkschaftsleitung, die Vizepräsidenten, der Chef des Stabes sowie viele seiner Mitarbeiter haben immer ein offenes Ohr für unsere Anliegen und Probleme. Für die stets erwiesene Hilfe möchte ich allen recht herzlich danken.

Aber auch in den Nahverkehrsbetrieben tut sich etwas. So wurden z. B. durch die Initiative unserer Arbeitsgemeinschaft bei den Magdeburger Verkehrsbetrieben 5 Wagen vor der Verschrottung gerettet, und es wurde beantragt, sie unter Denkmalschutz zu stellen. Zur Zeit wird intensiv daran gearbeitet, diese Wagen in ihren Ursprungszustand zu versetzen. In Brandenburg ist eine ähnliche Aktivität entwickelt worden.

Zur Traditionspflege zählt auch die Herausgabe von Broschüren über Fahrzeuge und Anlagen des Rbd-Bezirkes Magdeburg, die bei den Freunden sehr beliebt sind. Beispiele dafür sind die Hefte „Baureihe 01" und „Baureihe 41".

Schließlich müssen auch unsere Sonderfahrten, verbunden mit Betriebsbesichtigungen, genannt werden, die nicht nur bei unseren Freunden sehr gefragt sind.

Nicht zuletzt möchte ich hervorheben, daß ohne unsere fleißigen Frauen, ohne ihr Verständnis und ihre Mitarbeit bei uns nichts laufen würde.

Stellvertretend für alle Frauen, die auch für die Verbandsarbeit immer zur Stelle sind, möchte ich nennen:

Frau Ilona Kleymann, die besonders eine immense Arbeit bei der Vorbereitung und Durchführung der Sonderfahrten leistet, sowie Frau Helga Sperling, die auf ihren Ehemann, Chef unseres Ausstellungs- und Berufswerbezuges, an fast allen Wochenenden in der Zeit von April bis Oktober verzichten muß und immer bereit ist, Aufgaben des Verbandes zu übernehmen.

Hochachtung auch vor den Frauen der Köthener Frauen-Arbeitsgemeinschaft. Die Erfolge der Köthener Arbeitsgemeinschaften sind ohne die kooperative Hilfe dieser Frauen nicht denkbar. Die Geländegestaltung und die Hochbauten auf den Anlagen entstanden unter ihren fleißigen und geschickten Händen. Aber auch die Presse- und Finanzarbeit liegt bei ihnen in guter Obhut. Diese bewährte Kooperationsarbeit sollte sich auch in anderen Arbeitsgemeinschaften durchsetzen, weil sie, das möchte ich ausdrücklich feststellen, die Quelle der Erfolge der Köthener ist, sowohl von der Beständigkeit als auch von der qualitativen Leistung her.

Und noch etwas muß unbedingt gesagt werden. Wenn wir mit den auf Hochglanz polierten Lokomotiven unsere Sonderfahrten absolvieren, so haben wir das unseren Lok-Putzerinnen im Bw Magdeburg (Einsatzstelle Eilsleben) und im Bw Oebisfelde zu verdanken.

Allen Freunden, die aktiv unseren Verbandstag mit vorbereitet haben und für einen reibungslosen Ablauf sorgten, möchte ich herzlichen Dank sagen. Ich bin gewiß, daß in allen Arbeitsgemeinschaften der Verbandstag gründlich ausgewertet wird, um unser Freizeithobby noch schöner zu gestalten.

Jochen Heine
Vorsitzender des Bezirksvorstandes Magdeburg des DMV der DDR

Leserforum in Leipzig

Leipzig Hauptbahnhof, 2. Oktober 1982: 35 Mitglieder von Arbeitsgemeinschaften aus dem Territorium des DMV-Bezirksvorstandes Halle haben an diesem Tag mit der Redaktion über die ersten drei farbigen „modelleisenbahner" diskutiert. Dabei war auch der Vorsitzende des Bezirksvorstandes Halle, Freund Wolfgang Lindner. Die einstimmige Meinung aller Teilnehmer: Der neue „modelleisenbahner" ist ein Fortschritt. Natürlich gab es auch Hinweise, Indeen und Vorschläge zur weiteren thematischen und gestalterischen Arbeit. Und das war eigentlich das Anliegen dieser zwanglosen Beratung, nämlich zu erfahren, wie kommen die Hefte an, was ist gut, was hat sich bewährt, was sollte anders gemacht werden. Die meisten Auffassungen stimmten mit den im Heft 9/82 auf der Seite 3 veröffentlichten Meinungen von Lesern überein.
Gewünscht werden nach wie vor Anlagenvorstellungen, Baupläne und Testberichte. Gefragt ist auch die Serie „Anregungen vom Vorbild". Großen Anklang finden die aktuellen Kurzmeldungen über die Deutsche Reichsbahn.
Eine Forderung einiger Freunde bestand darin, für den Anfänger künftig Beiträge – etwa als Jugendseite – zu veröffentlichen, die junge Modelleisenbahner anregen sollen, sich mit der Modellbahn zu beschäftigen. Ein Gebiet, das nach wie vor einen festen Platz in der Zeitschrift haben sollte, ist der drahtgebundene Nahverkehr, da die einzige Möglichkeit, darüber populärwissenschaftliche Beiträge zu drucken, in unserer Zeitschrift besteht. Bei Veröffentlichung der Poster sollten die Vor- und Rückseiten Farbaufnahmen themengebunden zum Poster beinhalten.

Auf alten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg

Wie bereits 1982 (siehe „modelleisenbahner" 12/81, S. 368), veranstaltet die BSG Rotation Berlin-Mitte, wieder in Zusammenarbeit mit der AG 1/11 „Verkehrsgeschichte", auch 1983 eine Wanderung unter dem Motto „Auf alten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg". Diesmal wird am 19. März 1983 auf den „Spuren der „Spreewald-Guste" gewandert, was schon im Teilnehmerheft für 1982 angekündigt wurde. Acht Wanderstrecken zwischen 17 und 100 km Länge stehen im Raum Radensdorf, Straupitz, Byhleguhre, Burg (Spreewald) und Cottbus zur Auswahl.
Die Teilnehmer erhalten ein Heft mit Streckenskizzen, Routenbeschreibungen, Informationen zur Verkehrsgeschichte und Landschaft des Wandergebietes sowie weiteren Hinweisen. Wer sich bis zum 20. Februar 1983 anmeldet, erhält dieses Heft per Post zugeschickt. Weitere Einzelheiten — z. B. über Anreisemöglichkeiten ab Lübben und Cottbus sowie Startgebühren — können der Ausschreibung entnommen werden, die beim Veranstaltungsleiter (Dr. Wolfgang Pagel, 1404 Borgsdorf, Berliner Straße 58) angefordert werden kann.

Auf eine Neuerung gegenüber früheren Jahrgängen sei noch hingewiesen: Speziell für Eisenbahnfreunde besteht die Möglichkeit, an einer geführten Wanderung über 17 km von Straupitz nach Burg unter Leitung eines Freundes der AG „Verkehrsgeschichte" teilzunehmen. Gestartet wird um 8.30 Uhr auf dem Dorfplatz in Straupitz, die Ankunft des „Schienenersatzverkehrs zu Fuß" wird bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 4,5 km/h mit zusätzlichen „Fotohalten" gegen 13.30 Uhr auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofes Burg (Spreewald) erfolgen. Da sich Nebenbahnen – auch stillgelegte wie die Spreewaldbahn – (siehe „modelleisenbahner" 8/82, S. 3) – immer größerer Beliebtheit erfreuen, hoffen die Veranstalter auf zahlreiche Teilnahme auch aus den Reihen der wanderfreudigen Eisenbahnfans.

Roland Ebert und
Dr. Hans-Joachim Pohl
AG 1/11 „Verkehrsgeschichte"

Eine Bitte an unsere Leser

Oft erreichen uns Diapositive, deren weitere Bearbeitung in der Redaktion und Druckerei sehr zeitaufwendig ist. Deshalb bitten wir Sie, die für eine Veröffentlichung vorgesehenen Aufnahmen einzeln in einer Folie zu verpacken. Auf einem an der Folie befestigten Zettel sollten dann Bildautor und Bildunterschrift vermerkt werden. Das ist deshalb erforderlich, weil sämtliche Dias – sofern sie nicht zu einem Artikel gehören – unter Berücksichtigung bestimmter Sachgebiete erfaßt und eingeordnet werden. Wir danken im voraus für Ihre Hilfe.

Die Redaktion

39038
Tanvald A
Harrachov
Josefův Důl
Proseč nad Nis.
Železný Brod
2tř.os.vl.Platí1den
Kčs 2,00 ½ 1,00
Tanvald A
Harrachov
39038

ČSD-Fahrkarte der Strecke Tanvald—Harrachov

Urlaub im Isergebirge

Rainer Voigt aus Halle-Neustadt schrieb uns nach Veröffentlichung des Beitrages über die ČSD-Zahnradbahn Tanvald—Harrachov im Heft 7/82 über seine Eindrücke nach einer Fahrt auf dieser Strecke:
„Am 24. August brachte uns der Triebwagen M 240.0110 von Harrachov nach Tanwald. Auf dem Fensterbrett lag das Heft 7 „modelleisenbahner". In Tanvald stand die Zahnradlok T 426.003 auf dem Abstellgleis. Nicht nur wir, sondern auch andere Eisenbahnfreunde hielten dieses Fahrzeug im Bilde fest.
Doch zuvor bot in Hořenov die angekündigte Lokausstellung anläßlich des 80jährigen Bestehens der Bahn viel Interessantes. Neben der Lok 404.003 konnten wir auch noch die T 426.001, 411.019, 434.1100, 464.202, 516.0163, 410.072 und 310.0134 sehen. Bilddokumente aus der Geschichte dieser Bahn, aber auch der Übergabebefehl vom 9. Mai 1945 der DR an die ČSD vermittelten einen recht anschaulichen Einblick in die durch eine wechselvolle Geschichte gekennzeichneten Bahn. Deutlich war übrigens auf einem der Bilder die DR-Lok E 44 047 zu erkennen.
Die Exkursion wurde durch einen in unserer Zeitschrift veröffentlichten Artikel zu einem nachhaltigen Erlebnis. Ich wünsche mir weitere Beiträge über interessante Eisenbahnen im sozialistischen Ausland."

Auch heute noch gültig!

Jede Verunreinigung des Aborts
ist verboten
und wird nach der Eisenbahn-
Bau-und-Betriebsordnung
bestraft.

Eingesandt von Jürgen Feist, Leipzig.

Rainer Zschech, Leuna

Die TGV der SNCF

Am 22. September 1981 gab der französische Staatspräsident Mitterand den ersten Abschnitt der Neubaustrecke Paris—Lyon für den ständigen Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen (TGV ≙ train ágrande vitesse ≙ Hochgeschwindigkeitszug) frei. Damit setzte sich die SNCF an die Spitze zahlreicher Eisenbahnen der Welt, die durch schnell fahrende Züge die Rolle der Eisenbahn im Fernreiseverkehr deutlich machten. Der ER 200 der sowjetischen Staatsbahnen fährt zwischen Moskau und Leningrad 200 km/h. Die DB schuf den elektrischen Triebzug 403/404 für 200 km/h. Die Tokaidobahn in Japan eröffnete im Jahre 1964 mit 210 km/h diese Entwicklung. Und die „Direttissima" der FS Italia sowie der APT-Zug der Britischen Eisenbahnen sind für 250 km/h ausgelegt.

Zur Vorgeschichte

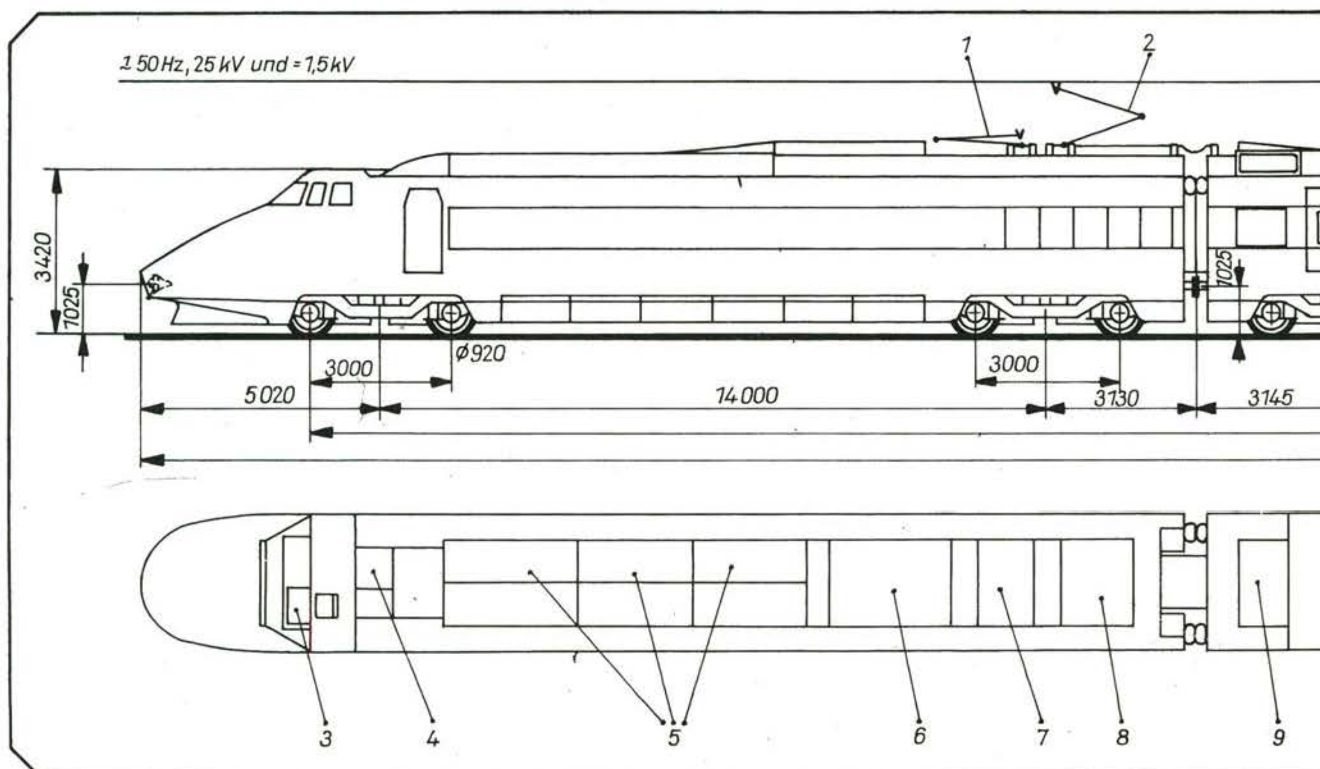
Der nun vorliegende internationale Höchststand hat seine eigene geschichtliche Entwicklung. Bereits im Jahre 1964 erarbeitete die SNCF eine Studie für neuartige Schienenschnellverbindungen. Dafür war anfangs der Gasturbinen- oder ein anderer neuartiger Antrieb vorgesehen. Bereits im April 1968 wurde entschieden, für diesen Schnellverkehr die elektrische Zugförderung mit 50 Hz (25 kV) anzuwenden.

Um eine hohe Fahrgeschwindigkeit zu erreichen, war eine Neubaustrecke unumgänglich, da die vorhandene Verbindung bereits stark belastet war. 1977 wurde mit dem Bau der 390 km langen, fast schnurgerade verlaufenden Strecke begonnen. Der durchgehend geschweißte Oberbau besteht aus UIC 60-Schienen. Die Krümmungshalbmesser sind größer als 4000 m, nur an drei Stellen betragen sie 3250 m. Die Weichen verfügen über ein bewegliches Herzstück und können mit 220 km/h befahren werden. Nach Fertigstellung der gesamten Neubaustrecke im Oktober 1983 wird sich die Distanz von Paris nach Lyon von 512 km auf 429 km verringern, so daß bei einer künftigen Fahrzeit von nur zwei Stunden eine Reisegeschwindigkeit von 215 km/h erreicht wird.

Für die völlig neuartigen Fahrzeuge waren neben der Auswertung der Erfahrungen mit den Serientriebzügen ETG (vierteiliger Diesel- und Gasturbinentriebzug für 180 km/h, 1970) und RTG (fünfteiliger Gasturbinentriebzug für 200 km/h, 1972) umfangreiche Versuche erforderlich, wofür die SNCF Erprobungsfahrzeuge benötigte. Zu ihnen gehörten der Turbinentriebzug TGV 001 und der Elektrotriebwagen Z 7001, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll.

TGV ging in Serie

Für die Serientriebfahrzeuge vergab die SNCF Anfang 1975 eine Ausschreibung, wobei für die Neubaustrecke Paris—Lyon und die sich anschließenden Abschnitte 115 TGV-Triebzüge vorgesehen sind. Im Februar 1976 folgte der erste Auftrag über 87 Triebzüge (81 Triebzüge als Zweisystemfahrzeuge für den Binnenverkehr und sechs Triebzüge als Dreisystemfahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr in die Schweiz), die bis Ende 1983 ausgeliefert werden sollen. Der ständig steigende Reiseverkehr veranlaßte die SNCF kürzlich, weitere 10 Fahrzeuge zu bestellen. Neben der Sollgeschwindigkeit von 260 km/h und einer maximalen Achsfahrmasse von 16 t wurde gefordert, daß auf einer Steigung von 35 ‰ nach einem Halt noch angefahren und beschleunigt werden kann. Durch Modellversuche wurden die strömungsgünstige Gestaltung und die vielen anderen Probleme, z. B. das Begegnen zweier Züge, untersucht, die z. T. durch



Versuche in Originalgröße ergänzt wurden. Dabei konnte auch die große Überlegenheit des TGV-Triebzuges gegenüber einem lokomotivbespannten Zug gleicher Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden.

Aufnahme des Zugverkehrs

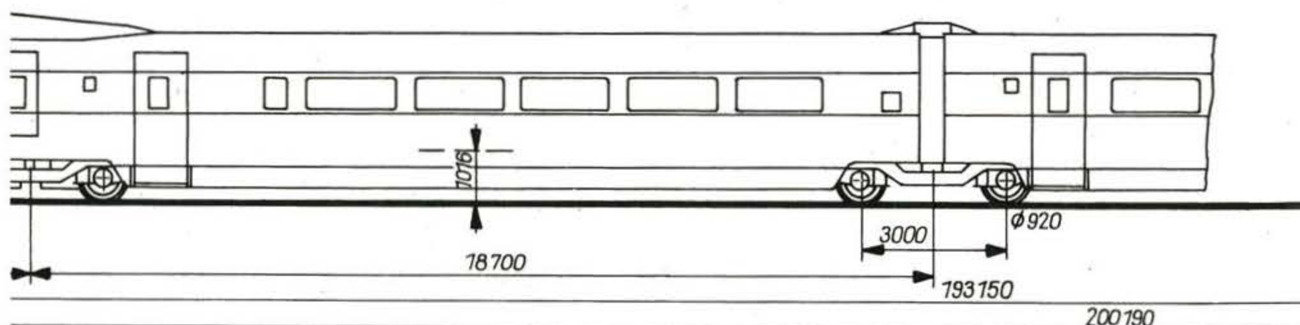
Zum Fahrplanwechsel am 27. September 1981 wurde der planmäßige Verkehr zwischen Paris und Lyon mit 13 Verbindungen pro Werktag (sonntags acht) aufgenommen, die im Stundentakt verkehren. Da der Neubauabschnitt vorerst nur auf 273 km fertiggestellt ist, können alle Vorzüge der neuen Triebzüge noch nicht genutzt werden. Vor Paris und Lyon wird auf 83 km Länge das vorhandene Streckennetz befahren. Aufgrund der starken Nachfrage verkehren zahlreiche Züge zwischen Paris und Lyon in Doppeltraktion. Die TGV-Züge werden planmäßig nach anderen Großstädten auf dem bestehenden Streckennetz weitergeführt. Auch hier können sie durch die konstruktiven Eigenschaften, insbesondere aufgrund der geringen Achsfahrmasse, höhere Geschwindigkeiten als herkömmliche Züge fahren. Ein markantes Ereignis stellte der Einsatz von TGV-Zügen zwischen Paris und Marseille zum Fahrplanwechsel am 23. Mai 1982 dar. Im Sommer 1982 wurden folgende Fahrzeiten von den TGV-Zügen erreicht (Klammerwerte Expreß-Züge im gleichen Fahrplanabschnitt): R 807, Paris 7.10—Marseille 12.55 (Ex 5059, 21.49—6.09), R 613, Paris 9.15—Lyon 12.05 (R 5055, 14.30—18.39), R. 610, Lyon 6.50—Paris 11.40 (R 5002, 10.22—14.14), R 824, Marseille 13.58—Paris 19.37 (R 5002, 7.06—14.14).
Der berühmte Expreßzug „Mistral" befuhr die Strecke Paris—Lyon in 3 Stunden und 55 Minuten.

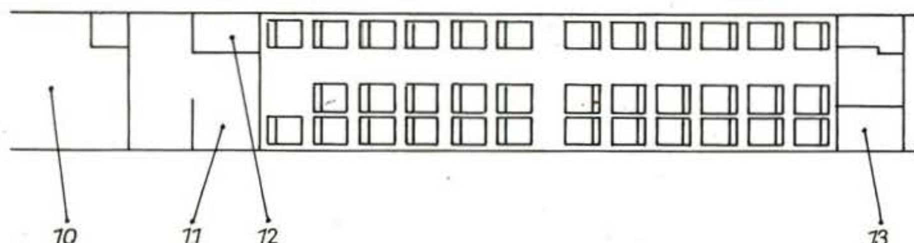
Triebzug der Baureihe TGV-PSE

Der Triebzug ist eine Gemeinschaftsentwicklung der SNCF und der führenden französischen Industriebetriebe, wie Alsthom-Atlantique und Francorail-MTE. Der Triebzug besteht aus zwei Triebköpfen und einer zwischengestellten Einheit aus acht Wagen. Die Wagen der Mitteleinheit sind über gemeinsame Laufdrehgestelle verbunden, während die Enddrehgestelle Triebdrehgestelle sind, die zur Antriebsanlage des benachbarten Triebkopfes gehören.

Fahrzeugteil

Die Wagenkästen sind eine selbsttragende Röhrenkonstruktion aus korrosionsträgem Stahl. Das Gerippe des stromlinienförmigen Kopfteiles bildet gleichzeitig den Rammschutz.
Auf eine gute Schallisolierung wurde großer Wert gelegt. Die stromlinienförmige Gestaltung und die niedrige Bauhöhe des Wagenkastens ergaben einen kleinen Luftwiderstand, so daß der Energieverbrauch des TGV-Zuges bei 260 km/h ungefähr gleich dem eines klassischen Zuges bei 160 km/h ist. Als Zug- und Stoßvorrichtung wird am Triebzugende die Scharfenberg-Kupplung verwendet, die auch die elektrischen und pneumatischen Leitungen mitkuppelt. Sie ist hinter einer klappbaren Polyesterverkleidung angeordnet. Zwischen Triebkopf und Zwischenwagen wird eine Regel-Schraubenkupplung verwendet.
Die Triebgestelle haben einen H-förmigen geschweißten Rahmen. Die unabgefederte Masse ist gering. Die Achs- und Wagenkastenfederung erfolgt durch Schraubenfedern und Gummiblöcke. Die Laufdrehgestelle tragen jeweils zwei Wagenkästen, wodurch Masse und Bodenhöhe reduziert werden konnten. Durch den großen Achsstand und die langen Federwege wird eine sehr gute Laufruhe und ein geringer Geräuschpegel erreicht.
Die vorhandenen elektrischen Widerstandsbremsen, Scheibenbremsen (in Laufdrehgestellen) und Druckluft-Klotzbremsen (in allen Drehgestellen) wirken als Systeme in Abhängigkeit von der automatischen Fahr- und Bremssteuerung oder der Bedienung des Zugkraftstellers bzw. des Bremsstellers sowie in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit zusammen. Dabei wird die elektrische Bremse bis herab zu 80 km/h eingesetzt. Bei geringeren Geschwindigkiten werden während der





Maßskizze der Baureihe TGV-PSE
1 = Gleichstrom-Stromabnehmer
2 = Wechselstrom-Stromabnehmer
3 = Führerstand
4 = Führerstand-Schaltschrank
5 = Motoren-Schaltschränke
6 = Haupttransformator
7 = Schaltschrank
8 = Verdichter
9 = Umrichter
10 = Gepäckabteil
11 = Kofferablage
12 = Toilette
13 = Anrichte
Zeichnung: Verfasser

Betriebsbremsung die Scheiben- und Klotzbremsen verwendet. Für die Schnellbremsung aus Höchstgeschwindigkeit ist ein Bremsweg unter 3,5 km erforderlich. Die Klotzbremse dient auch der Radreifenreinigung.

Fahrgastraum

Die Innenausrüstung entspricht einer modernen verkehrswerbenden hochwertigen Schnellverbindung. Sie ist sehr ansprechend und in den Farben blau, beige, grau und silber gehalten. Vorrangig werden Plaste, Aluminium und Glas verwendet. Ein Großteil von Komfort wird durch Einsatz von Technik erreicht. Die Innenräume sind folgendermaßen aufgeteilt:
Triebwagen 1 (TGV 23 001 – ...): Führerstand – Maschinenraum/Mittelwagen 1 (TGVZR ADru 12 001 – ...): Maschinenabteil – Gepäckabteil – Einstiegraum – Großraum 1. Klasse Raucher mit 35 Plätzen – Küchenabteil/Mittelwagen 2 und 3 (TGVR Au 223 001 – ...): Einstiegraum – Großraum 1. Klasse Nichtraucher mit 38 Plätzen/Mittelwagen 4 (TGVR Arux 723 001 – ...): Einstiegraum – Großraum 1. Klasse Raucher mit 24 Plätzen – Bar/Mittelwagen 5 (TGVR Bu 623 001 – ...): Großraum 2. Klasse Nichtraucher mit 60 Plätzen – Einstiegraum/Mittelwagen 6 (TGVR Bu 623 001 – ...): Großraum 2. Klasse Raucher mit 60 Plätzen – Einstiegraum/Mittelwagen 7 (TGVR Bu 623 001 – ...): Großraum 2. Klasse Nichtraucher mit 60 Plätzen – Einstiegraum/Mittelwagen 8 (TGVZR Bru 523 001 – ...): Großraum 2. Klasse Raucher mit 60 Plätzen – Küchenabteil – Maschinenabteil/Triebwagen 2 (TGV 23 001 – ...): Maschinenraum – Führerstand.
In einer anderen Version hat der Mittelwagen 4 eine andere Aufteilung: Einstiegraum – Großraum 2. Klasse Nichtraucher mit 35 Plätzen – Bar. Ferner sollen sechs Züge nur die 1. Klasse erhalten und vorrangig im Pendelverkehr Paris—Lyon eingesetzt werden.
Die Türen werden zentral geschlossen; das Öffnen wird an jeder Tür durch Betätigen der Türklinke gesteuert. Der Zugang erfolgt über drei bequeme Trittstufen, wobei die unterste Stufe während der Fahrt eingezogen ist. Der Fußboden liegt nur 1032 mm über SO.
Die Fahrgasträume 1. Klasse sind Großräume mit einer Sitzplatzteilung von 1 + 2, einem Sitzreihenabstand von 960 mm und einer Mittelgangbreite von 560 mm. Das in der Wagenmitte vorhandene Abteil hat eine Abteiltiefe von 2000 mm.

Technische Daten		TGV-PSE			
Zugbildung	–	ET + 8 EM + ET			
Achsfolge	–	Bo'Bo' + Bo'2'2'2'2'2'2'2'Bo' + Bo'Bo'			
Spurweite	mm	1435			
Höchstgeschwindigkeit	km/h	300			
Leermasse	t	382,9			
Dienstmasse	t	416,0			
max. Achslast	t	16,5			
Länge des Triebzuges	mm	200 190			
Drehzapfenabstand	mm	14000/18700			
Drehgestellachsstand	mm	3000			
Raddurchmesser	mm	920			
Stromsystem	–	50 Hz, 25 kV			= 1,5 kV
Plangeschwindigkeit	km/h	260			200
Leistung (bei V)	kW (km/h)	6350 (244)			4400
Anfahrzugkraft	kN	213			213
Zugkraft (bei V)	kN (km/h)	70 (260)			54 (200)
Sitzplätze 1. Klasse	–	135	111	284	
Sitzplätze 2. Klasse	–	240	275	–	
Klappsitze	–	24	24	29	
Fahrzeugmasse je Längeneinheit	t/m	2,08			
Leistung je Masseneinheit	kW/t	15,26 bzw. 10,58			
Fahrzeugmasse je Sitzplatz	kg	1109, 1078 bzw. 1465			

Die Fahrgasträume 2. Klasse haben eine Sitzplatzteilung von 2 + 2, einen Sitzreihenabstand von 851 mm bzw. eine Abteiltiefe von 1870 mm und eine Mittelgangbreite von 450 mm.
Die Doppelscheibenfenster, zum Sonnenschutz leicht getönt, sind 1605 mm breit. Die Toiletten haben ein geschlossenes Abwassersystem.
Für die Versorgung der Reisenden dienen eine Bar und zwei Küchenabteile.
Der Gepäckraum hat seitliche Schiebetüren und eine Ladefähigkeit von 2 t. Außerdem sind für Koffer insgesamt 14 Nischen in den Mittelwagen neben den Einstiegen und teilweise auch neben den Übergängen vorhanden. Handgepäck wird auf den Längsgepäcknetzen in den Fahrgasträumen abgelegt.
Die Fahrgasträume verfügen über eine Klimaanlage, die nach dem Mischluftsystem arbeitet. Die Raumtemperatur wird durch Heiz- bzw. Kühlaggregate auf dem eingestellten Wert konstant gehalten. Über den Sitzen befinden sich wie im Flugzeug Luftdüsen. Auch die Führerstände werden klimatisiert.
Die Beleuchtung der Fahrgasträume erfolgt durch Leuchtstofflampen in einem Mittelband. Über den Sitzplätzen befinden sich außerdem Leseleuchten.

Elektrische Ausrüstung

Die Antriebsausrüstung des Triebzuges besteht aus zwei getrennten Auflagen, die sich an jedem Zugende im Triebkopf und im anschließenden Mittelwagen befinden. Die elektrische Ausrüstung ist für die beiden Stromsysteme der SNCF (50 Hz, 25 kV und Gleichstrom 1,5 kV) ausgelegt. Einige Triebzüge sind zusätzlich für die 16 2/3-Hz-15-kV-Strecken der Schweiz geeignet.
Auf jedem Triebkopf befinden sich über dem hinteren Drehgestell je ein Einholm-Stromabnehmer für Wechsel- und Gleichstrom. Auf der Neubaustrecke beträgt die Fahrdrahthöhe gleichbleibend 4900 mm über SO, wodurch in Verbindung mit einer besonderen Schleifstückkonstruktion (kleiner zusätzlicher Stromabnehmer auf eigentlichem Stromabnehmer) eine sichere Stromabnahme erreicht wird. Über eine 25-kV-Hochspannungsleitung mit Kupplungen auf dem Dach werden bei dem Wechselstrombetrieb die beiden Triebköpfe miteinander verbunden, so daß jeder Triebzug mit nur einem Stromabnehmer gefahren werden kann.
Bei der 50-Hz-Traktion fließt der Strom weiter über den Wechselstrom-Hauptschalter zum Haupttransformator, der neben einer Primärwicklung über drei Sekundärwicklungen für die drei Motorstromkreise jedes Triebwagens und eine Sekundärwicklung für die Hilfsstromkreise verfügt. Die Fahrspannung

wird stufenlos von 0 bis 1070 V über eine Thyristor-Anschnittsteuerung geregelt, wobei die parallelgeschalteten Fahrmotoren über eine Brückenschaltung gespeist werden.
Für die 16 2/3-Hz-Traktion ist eine Anlage der 50-Hz-Traktion unter Einschaltung eines Zusatztransformators vorhanden.
Bei der Gleichstromtraktion fließt der Strom über den Systemumschalter , den Gleichstrom-Hauptschalter und weiter über die steuerbaren Wechselrichter zu den Fahrmotoren, wobei jeder Fahrmotor über einen zugeordneten Wechselrichter gespeist wird.
Der Führerstand erinnert an ein Flugzeugcockpit. Das Führerpult ist sehr übersichtlich. Die Seitenfenster sind dunkel getönt, um Blendungen zu vermeiden. Die Führerstandssignalisation läßt die Streckensignale entbehrlich werden. Die Triebzüge sind mit Zugbeeinflussung ausgerüstet. Beim Überschreiten der zulässigen Sollgeschwindigkeit wird der Zug automatisch gebremst. Im Führerstand werden die Soll- und die Istgeschwindigkeit angezeigt. Die vom Triebfahrzeugführer vorgegebene Fahrgeschwindigkeit wird automatisch eingestellt. Über Funk ist jeder Zug mit der Zugleitstelle verbunden, die nicht nur die Zugfolge, sondern auch die Bahnenergieversorgungsanlage steuert.
Die Fahrmotoren sind vierpolig, eigenbelüftet und haben eine Dauerleistung von 515 kW. Neuartig ist, daß sie am Wagenkasten quer zur Fahrtrichtung aufgehängt sind. Über ein Reduktionsgetriebe, eine Gelenkwelle und das Achsgetriebe wird das Drehmoment auf die Treibachsen übertragen. Die Fahrmotoren jedes Triebdrehgestelles haben einen von einer Batterie gespeisten Hilfswechselrichter für den Erregerstrom. Jeder Fahrmotor bildet einen eigenen Bremskreis.
Für die Hilfsstromkreise ist ein Drehstromnetz 50 Hz, 380 V vorhanden , das aus einer Sekundärwicklung des Leistungstransformators über eine Gleichrichterbrückenschaltung, Systemumschalter (ab hier auch Einspeisung bei Gleichstromtraktion), Gleichstrom-Hauptschalter, Glättungseinrichtung und den im Mittelwagen angeordneten statischen Umrichter gespeist wird.

Neuer Geschwindigkeits-Weltrekord der Eisenbahn

Bei diesen umfangreichen Entwicklungsarbeiten war es ein logischer Schritt, mit diesen Hochleistungs-Triebzügen die Reserven eines modernen Schienenverkehrs aufzuzeigen. Am 26. Februar 1981 wurde mit dem Serien-Triebzug TGV 016 auf der Neubaustrecke eine Geschwindigkeit von 379,9 km/h erreicht und damit ein neuer Geschindigkeis-Weltrekord der Eisenbahn aufgestellt. Neben Kontrolleinrichtungen zur Überwachung der Versuche und zu Forschungszwecken waren auch einige technische Veränderungen an dem Triebzug für den angestrebten Geschindigkeitsbereich erforderlich. So wurden der Triebzug um drei Mittelwagen geleichtert, der Raddurchmesser in den Triebdrehgestellen auf 1050 mm erhöht, die Getriebeübersetzung geändert und die Motorspannung auf 1270 V angehoben (am Fahrdraht 29 kV bis 30 kV), alles Maßnahmen, um eine ausreichende Antriebsleistung zu erreichen. Der Gesamtbremsweg betrug 10 km (!), wobei über 200 km/h nur die elektrische Widerstandsbremse und darunter zusätzlich die Scheibenbremse verwendet wurden.
Aus wirtschaftlichen Gründen bleibt es aber bei einer fahrplanmäßigen Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h. Bei Verspätungen ist eine Erhöhung der Geschwindigkeit bis zu 300 km/h möglich, um die Ankunftszeit einhalten zu können.
Bügelentgleisungen bei starkem Wind waren der Anlaß festzulegen, daß seit einiger Zeit in solchen Fällen die Höchstgeschwindigkeit nur 270 km/h betragen darf.

Quellenangaben

/1/ Eisenbahntechnische Praxis 4/1978 und 4/1981,
/2/ Laviedurail 1682 (1979),
/3/ Lokmagazin 99 (1979),
/4/ Glasers Annalen 12/1980,
/5/ Fahrt frei 22/1981,
/6/ Revue generale de Chemins de Fer 1/1982

Modellversuche haben sich bewährt

Vor dem Baubeginn der ersten BAM-Abschnitte wurden ausgiebige Modellversuche abgewickelt. Sie fanden im „Institut für Wirtschaftliche Erschließung Südsibiriens Irkutsk" statt. Diese riesige Modellbahnanlage, die neben der allgemeinen Trassierung auch spezielle Neigungsverhältnisse, Gebirgsdurchbrüche und sogar „Festigkeiten" von Moorböden berücksichtigte, ist nach zuvor von Computern errechneten Grundsätzen entstanden. Die eingegebenen Daten betrafen Klima, Bodenbeschaffenheit und mögliche Erschütterungen. Hinzu kamen Informationen über Unterbau, Schwellen und Schienen. Es wurde mit Zugformationen experimentiert, und schließlich fand man dann die optimale Trassenführung, die infrage kommenden Loktypen und Wagenarten heraus. Die Versuche erforderten eine äquivalente Forschungstätigkeit wie z. B. über den Start des ersten Sputniks. Bei voller Inbetriebnahme der BAM wird auch ein bahneigener Eiswarndienst seine Arbeit aufnehmen. Es geht dabei um das gefährliche „Aufeis", eine typisch sibirische Naturerscheinung: meterhohe Eisschollen, die innerhalb von Stunden wie Riesenpilze vom Boden her aufwachsen. Sie entstehen überwiegend in den Monaten März und April in der Taiga beiderseits der BAM-Trasse durch Schneeschmelzen, deren Tauwasser im Dauerfrostboden versickert, an einer anderen Stelle wieder hervorbrechen und sofort Minigletscher bilden. Aufeis läßt sich nicht einfach wegräumen, selbst starke Bulldozzer schaffen das nicht; man kann es nur sprengen.
Kau.

80 Jahre Tauernbahn

1902 wurde mit dem Bau der Tauernbahn begonnen. Geistiger Vater und Leiter dieses Unternehmens war Karl Wurmb. Die Strecke zweigt in Schwarzach-St. Veit (591 m) von der Magistrale Salzburg—Innsbruck ab und endet in Spittal an der Drau (543 m). Bemerkenswert ist der große Scheiteltunnel, den die Tauernbahn auf ihrem höchsten Punkt (1226 m) erreicht. Der internationale Verkehr geht in Villach auf die Karawankenbahn nach Klagenfurt—Rosenbach—Jesenice—Ljubljana über.
Kau.

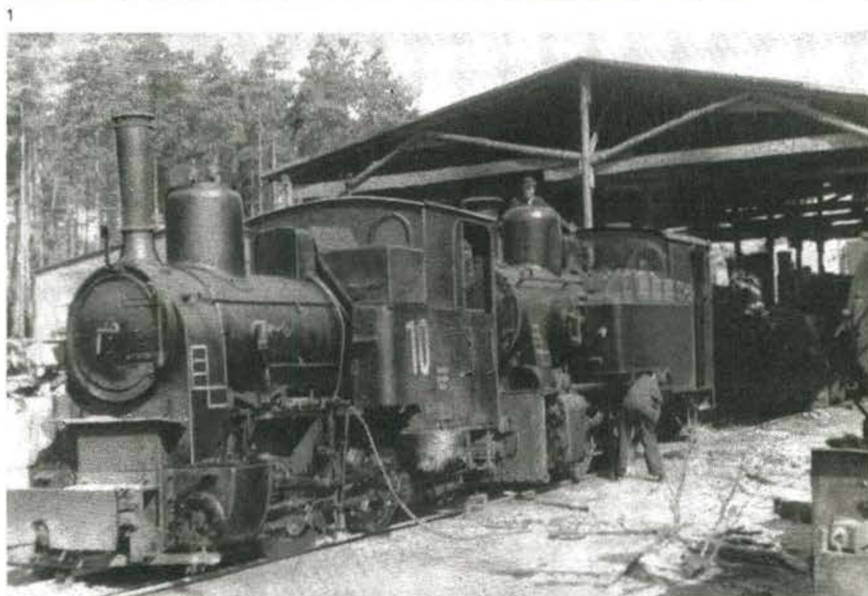
Neue Škoda-Lok für die UdSSR

Eine neue breitspurige Elektrolok von Škoda mit der Bezeichnung „66 E" ist kürzlich fertiggestellt worden. Das Triebfahrzeug ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt worden. Der Einsatz mehrerer Fahrzeuge dieser BR ist auf der Strecke Moskau—Leningrad vorgesehen. **P. I.**

Werk-lokomotiven

Besonders vielfältig war der auf 900 mm-spurigen Werkbahnen eingesetzte Fahrzeugpark. Teilweise existierten solche Bahnen nur kurze Zeit, um beispielsweise Transporte für größere Bauobjekte abzuwickeln. Andere hingegen bestanden mehrere Jahrzehnte. So z. B. im Bereich von Braunkohlentagebauen. Nicht immer war es möglich, die kompletten Herstellerangaben der vorgestellten Lokomotiven zu ermitteln. Deshalb sind entsprechende Ergänzungen unserer Leser jederzeit gefragt.

1



1—3 Die unterschiedlichsten Loktypen waren beim Bau des Berliner Außenringes über den Templiner See eingesetzt. Die 1956 aufgenommenen Maschinen gehörten der damaligen Bauunion Berlin.

4 1908 lieferte Henschel diese Lok der Bauart Cn2t, die später zur Werkbahn des Braunkohlentagebaues Großräschen gehörte. Noch 1950 erhielt sie eine Generalreparatur und wurde erst 1971 verschrottet.

5 Diese regelspurige Werklok lieferte ebenfalls Henschel 1936. Im Synthesewerk Schwarzheide erhielt sie die Betriebs-Nr. 111 und war dort ebenfalls bis 1971 anzutreffen.

Fotos: H. Plitsch, Naumburg (3), W. Neumann, Großräschen (2)

2



3



4



5



Kurzmeldungen

Bw Stralsund

Diesem Bw wurden kürzlich die 44 1053 (ex 44 0053 Bw Nordhausen) und 44 1090 (ex 44 0090 Bw Nordhausen) zugewiesen. Diese beiden Lokomotiven, die zuvor im Rahmen einer Zwischenuntersuchung von Öl- auf Rostfeuerung zurückgebaut wurden, sind im Bw Stralsund allerdings ausschließlich als „Provisorische mobile Dampferzeugungsanlagen" Nr. 1 (44 1090) und Nr. 2 (44 1053) eingesetzt.

Bw Röblingen

Nachdem am 16. März 1982 die letzte Lok der BR 52.8, die 52 8108, zum Bw Lutherstadt Wittenberg umbeheimatet worden ist, wird in diesem Bw nur noch die Lok 58 1616 als Heizlok verwendet. Sie ist bis 1983 einsetzbar.
Die einzige BR 111 der Rbd Halle ist in Röblingen stationiert. Es handelt sich dabei um die 111 991, die vor allem Güterzüge auf der Strecke Röblingen—Querfurt—Vitzenburg befördert. Die ungewöhnliche Betriebsnummer ist darauf zurückzuführen, daß diese Maschine kein reichsbahneigenes Fahrzeug ist, sondern lediglich für längere Zeit von einem Industriebetrieb an die DR vermietet worden ist.
Ja.

BR 254

Es ist vorgesehen, die gegenwärtig in Zwickau beheimatete 254 078 nach einer E 6-Untersuchung dem Bw Leipzig-Engelsdorf mit der Nr. 254 021 zuzuordnen. Die seit einiger Zeit abgestellte 1-1121 des BKK Bitterfeld wird verschrottet. Dafür erwarb dieses Kombinat die 254 089 am 1. September 1982 von der DR. Ausgemustert wird die im Raw Dessau stehende 254 021.
Außer der 250 044 erhielt das Bw Leipzig-Engelsdorf bis zum Beginn des Winterfahrplanes noch die 250 043 und 250 047. Während des Winterfahrplanes wird eine Lok der BR 254 auch bis zur Rbd Berlin eingesetzt. Ein Ganzzug trifft gegen 16.30 Uhr in Trebbin ein. Die Lok fährt dann nach Michendorf und übernimmt dort gegen 20.00 Uhr einen Güterzug nach Böhlen.
Bä./Wü.

BR 244

Vom Bw Halle P wurde die 244 048 mit Rangierfunk ausgerüstet. Sie wird seit Ende September 1982 auf dem Bahnhof Braunsbedra als Rangierlok eingesetzt. Die 204 023 ist seit Ende Juli 1982 nicht in Leipzig-Leutzsch abgestellt. Ihr Verbleib ist z. Z. nicht bekannt.
Bä./Lau.

Bw Nordhausen

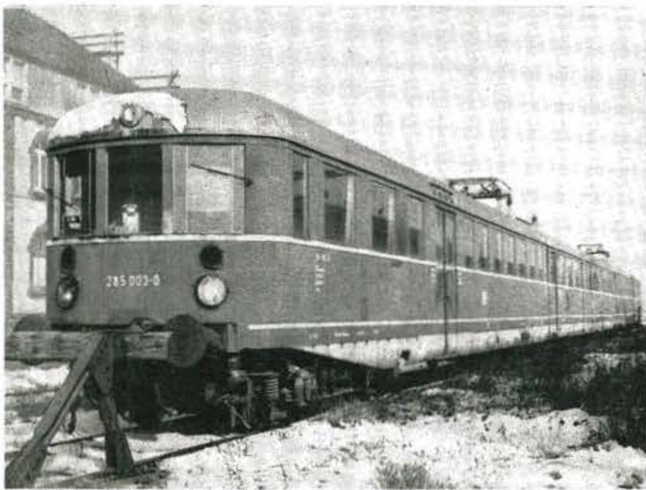
Die Lok 52 8164 wurde kürzlich abgegeben, so daß nur noch die 52 8054, 52 8115, 52 8179 (im Einsatz) und 52 8069 (Reserve) zum Bestand dieses Bw gehören.

Bw Neuruppin

Die hier stationierten Lokomotiven 103 022 und 103 019 (ex V 36) wurden inzwischen abgestellt. Als Reservetriebfahrzeug dient in diesem Bw z. Z. die Lok 52 8079.
Leu.

Veteranen der elektrischen Traktion

Im Bahnhof Wurzen sind heute noch die Fahrzeuge 285 001, 285 002 und 285 003 (ex ET 25 012 a b c) abgestellt. In den Jahren 1957 bis 1959 aus dem schadhaften ET 25 012 und dem ES 25 008 entstanden, war dieser Triebzug dann im Bw Leipzig West beheimatet. Als Einzelgänger wurde er 1972 ausgemustert. Heute dient er in Wurzen als stationärer Lager- und Werkstattraum. Ein weiteres Einzelstück waren die Fahrzeuge 285 201, 285 202 und 285 203 (ex ET 25 201 a b c d), von dem ein Teil heute im Bw Halle P als Lehrlingsausbildungskabinett genutzt wird. 1965 aus kriegsbeschädigten Fremdfahrzeugen entstanden, wurde er als vierteiliger Triebzug im Bw Leipzig West beheimatet. 1972 ist er aus unterhaltungstechnologischen Gründen ebenfalls ausgemustert worden.
Achtung: Für Fotofreunde ist unbedingt eine Fotoerlaubnis einzuholen, da die Fahrzeuge auf nicht öffentlichem Gelände stehen.
Ja.



Der abgestellte Triebzug 285 001, 285 002 und 285 003.
Foto: P. Heinrich, Leipzig

Bw Nossen

Zum Bestand des Bw Nossen gehören gegenwärtig folgende regelspurige Lokomotiven: 35 1113 (Einsatz), 50 1002 (Einsatz), 50 1298 (z. Z. Raw), 50 3529 (Einsatz), 50 3536 (Einsatz), 50 3540 (kalt), 50 3551 (kalt), 50 3581 (Heizlok), 50 3657 (Reserve) und 50 3539 (kalt).
Dieses Bw setzt seit 26. September 1982 auch wieder die Lok 35 1113 planmäßig ein. Sie verkehrt vor folgenden Zügen: P 15768 als Zuglok mit Vorspann (BR 50) freitags und sonntags zwischen Nossen und Riesa, E 944/ E 947 zwischen Riesa und Dessau (Verkehrstage beachten).
Ru.

Bw Görlitz

Zum Bestand dieses Bahnbetriebswerkes gehören gegenwärtig: 52 8012, 52 8051, 52 8057, 52 8083, 52 8125 und 52 8191. Ferner sind hier die Loks 50 2146 und 50 3569 vorhanden. Abgestellt sind die Loks 50 0031 und 50 0037. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die zuletzt genannten beiden Maschinen auf Rostfeuerung umgebaut werden.
Auf dem Gelände des Bahnhofes Görlitz stehen zur Verschrottung abgestellt die Loks 50 0003, 03 2096 und 03 0046.
Lö./Oe.

Bw Hoyerswerda

Hier stehen gegenwärtig die Lokomotiven 52 8004, 52 8058 und 52 8198 für die Bewältigung des Güterzugdienstes zur Verfügung.

Bw Senftenberg

Zum Bestand dieses Bw gehören z. Z. folgende Lokomotiven der BR 52.8: 52 8002, 52 8008, 52 8046, 52 8078, 52 8091, 52 8093, 52 8185 und 52 8196.

Bw Kamenz

Hier sind die Lokomotiven 52 8013, 52 8036, 52 8062, 52 8104, 52 8109, 52 8110, 52 8122, 52 8123, 52 8124, 52 8128, 52 8130, 52 8134, 52 8169 und 52 8192 vorhanden.

Bw Cottbus

Im Bw Cottbus sind u. a. folgende Lokomotiven beheimatet: 52 8010, 52 8038, 52 8072, 52 8085, 52 8121, 52 8152, 52 8160, 52 8163 und 53 8197.
Lö.

Bw Reichenbach, Einsatzstelle Zwickau

Im Gegensatz zu den während des Sommerfahrplanabschnittes mit Dampflokomotiven bespannten Zügen, ergeben sich seit Ende September 1982 folgende Fahrzeitveränderungen von Güterzügen:
Lengefeld ab 12.22 Uhr, an Auerbach 12.41 Uhr, ab Auerbach 12.53 Uhr, an Falkenstein 13.05 Uhr, ab Falkenstein 13.10 Uhr (als Lz), an Auerbach 13.18 Uhr, ab Auerbach 13.50 Uhr, an Lengefeld 14.01 Uhr.
Lengefeld ab 20.03 Uhr, Auerbach an 20.22 Uhr, Auerbach ab 20.30 Uhr (als Lz), Lengefeld an 20.41 Uhr.
Für diese Leistungen wird in der Regel die Lok 50 3671 eingesetzt. An Auswaschtagen verkehrt die 50 3600.
Re.

Nachtrag zum Heft 10/82

9 der im **Bw Saalfeld** abgestellten Loks der **BR 01.05** wurden an andere Dienststellen abgegeben. Von hier aus erfolgt die Abgabe dieser Maschinen an Industriebetriebe, wo sie nach entsprechender Herrichtung durch die neuen Eigentümer auf Kohlebasis Heizzwecken dienen werden.

Lok	Abgabeort
01 0510, 01 0513, 01 0517, 01 0519	Pasewalk
01 0520, 01 0524, 01 0531	Rostock
01 0533	Pößneck
01 0534	Zeitz

Dre.

Werner Drescher (DMV), Jena

Die Baureihe 44 im Bw Saalfeld

Als vor etwa einem Jahr bekannt wurde, daß die BR 44 kurzfristig abgestellt werden muß, war dafür die ständige Verteuerung des Erdöls maßgebend. Volkswirtschaftlich wichtiges Heizöl mußte eingespart werden. Sicher, die 44er wären gut und gern noch einige Jahre in der Lage gewesen, den schweren Güterzugdienst im Mittelgebirgsvorland weiterzuführen.

Vor 56 Jahren auch schon in Saalfeld
1926 wurden zehn 1'Eh3-Versuchslokomotiven für den schweren Güterzugdienst der BR 44 gebaut, um mit 10 1'Eh2-Lokomotiven der BR 43 Vergleiche anzustellen.
Von diesen Maschinen erhielt das Bw Saalfeld die 44 008, 44 009 (Hersteller BMAG, Fabrik-Nr. 8533 bzw. 8534) und 44 010 (Maschinenfabrik Eßlingen, Fabrik-Nr. 4143) zur Erprobung. Danach in Weißenfels beheimatet, kamen sie 1936 nach Würzburg, wo diese Fahrzeuge mit sieben weiteren Maschinen ihren Dienst verrichteten. Bis 1942 ist ein weiterer Einsatz der BR 44 in Saalfeld nicht nachweisbar. Erst im November 1942 wurden die fabrikneu von Grafenstaden gelieferten 44 995 und 44 996 in Saalfeld beheimatet. Hier verblieben sie bis 1945 bzw. 1946.

Planlast von 1500 t keine Seltenheit
Von nun an gehörten Loks der BR 44 täglich zum Eisenbahngeschehen in und um Saalfeld. Die Maschinen bildeten hier das Rückgrat für den schweren Güterverkehr. Bis zur Elektrifizierung der Strecke Halle/Leipzig—Erfurt—Neudietendorf beförderten sie sogar Züge bis nach Erfurt, Halle, Gera und Leipzig.
So wurde beispielsweise die Lok 44 1858 als „Maxlok" bezeichnet, weil sie vor allem für den Transport der schweren Erz-, Schrott- und Kohlenzüge zwischen Halle bzw. Weißenfels und Unterwellenborn über die Saalebahn zum Einsatz kam. Aus dieser Zeit sind auch noch solche Züge, wie die 6891/6892 und 6893/6890 Halle—Saalfeld und zurück mit einer jeweiligen Planlast von 1500 t bekannt, wobei damals nur Kohle mit geringem Heizwert zur Verfügung stand. Das Betriebsbuch der 44 0104 gibt darüber Auskunft: Im Februar 1948 wurden 260 t Kohle verbraucht. Die Lok legte 3778 km zurück und erbrachte eine Leistung von 2,536 Mill. Btkm. Für eine Fahrt von Halle nach Saalfeld wurden 10 t Kohle benötigt, das heißt, der Tender mußte „abgeräumt" werden.
An Steigungsanfängen, wie z. B. bei der Ausfahrt Jena Saalbahnhof Richtung Göschwitz, mußte die Durchfahrt gewährleistet sein, weil ansonsten der Zug nur durch Nachschieben wieder in Bewegung gesetzt werden konnte.
Ende der 40er Jahre bis 1964 waren immer etwa 10 44er in Saalfeld beheimatet. Nur in den Jahren 1965/66 gehörten nur etwa fünf bis sechs Lokomotiven dieser BR zum Bw Saalfeld. Während dieser Zeit waren einige Lokomotiven der BR V 180 in Saalfeld stationiert.

25 TGag 47512 B (65,3) Horka—Rudolstadt (Thür) Gbf
Dg 55443 Bza (60,1) Weißenfels—Saalfeld (Saale)
Gag 56149 B (63,3) Fürstenwalde (Spree)—Unterwellenborn

Höchstlast 1500 t
47512 Höchstlast 2100 t ○
56149 Last 1000 t

1	2	3	● 47512 4	● 47512 5	● 55443 4	● 55443 5	● 56149 4	● 56149 5
30,3	40	Weißenfels Stw Wo	—	237	—	455	—	434
32,0		Weißenfels	—	39	—	500	—	36
		32,5						
33,2		Weißenfels Stw Wv	—	— a)	—	—	—	—
35,0		Bk Uichteritz	—	—	—	—	—	—
37,4		Leißling	—	47	—	07	—	42
40,0		Bk Goseck	—	—	—	—	—	—
42,9	60	Bk Henne	—	—	—	—	—	—
45,6		Naumburg(Saale)Hbf	—	56	—	17	—	51
46,9		Naumburg(Saale) Nw	—	—	—	—	—	—
49,4		Bk Schulpforte	—	—	—	—	—	—
52,7		Bad Kösen	—	304	—	26	—	58
55,9 0,0		Abzw Saaleck	—	07	—	29	—	502
		1,1						
	40							
		1,9						
2,3 1,5	30	Abzw Großher Gs	—	314	536+	554	508+	512

a) Durchfahrt Weißenfels Stw Wv muß gewährleistet sein

1	2	3	noch ● 47512 4	noch ● 47512 5	noch ● 55443 4	noch ● 55443 5	noch ● 56149 4	noch ● 56149 5
2,3 1,5		Abzw Großher Gs	—	314	536+	554	508+	512
8,1	60	Camburg (Saale)	322+	42	603+	641	22+	56
15,2		Dornburg (Saale)	—	54	—	53	—	609
	50	15,4						
19,6		Porstendorf	—	400	—	700	—	16
22,8		Bk Jena-Zwätzen Hp	—	—	—	—	—	—
		25,1 VA ▽ 55 km/h						
25,5	60	Jena Saalbf	—	08 a)	—	09	—	26
28,3		Bk Ammerbach	—	—	—	—	—	—
32,3		Göschwitz (Saale)	419+	49	—	18	—	40
36,2		Bk Rothenstein(S)Hp	—	— b)	—	—	—	—
		36,9						
	50							
		37,1						
41,8		Kahla (Thür)	—	505	—	32	—	55
47,4	60	Orlamünde	—	13	—	41	—	705
55,2		Uhlstädt	—	524	—	753	—	715

a) Durchfahrt muß gesichert sein
b) 40 km/h — Vorsicht Reisende!
8 h

26

1	2	3	noch ● 47512 4	noch ● 47512 5	noch ● 55443 4	noch ● 55443 5	noch ● 56149 4	noch ● 56149 5
55,2		Uhlstädt	—	524	—	753	—	715
63,0	60	Rudolstadt(Thür)Gbf	536	—	—	805	—	25
64,6		Rudolstadt (Thür)			807+	10	—	27
68,7		Rudolstadt-Schwarza			—	18	—	32
		74,4						
74,8	50	Saalfeld (Saale)			830	—	743+	804

Buchfahrplan der Rbd Erfurt 1981/1982

Ölloks auch in Saalfeld
Als in den Jahren von 1959 bis 1967 insgesamt 97 44er auch Ölhauptfeuerung erhielten, gehörte dazu auch die am 31. August 1964 im Raw Meiningen umgebaute 44 1614.
Nach der Zuführung weiterer Maschinen konnten bis Ende 1969 alle dortigen rostgefeuerten 44er abgestellt werden. Von den vor dem Umbau in Saalfeld stationierten Maschinen wurde nur die 44 104 hier später wieder beheimatet. Bis Ende 1972 waren etwa sechs Maschinen pro Tag in Betrieb. Sie fuhren allein auf der Saalebahn täglich etwa 15 Durchgangsgüterzüge, das entsprach einer Leistung von etwa 1.7 Mill. Btkm! Etwa 2/3 aller Leistungen auf der Saalebahn wurden damals von Loks der BR 44 bewältigt. Die übrigen Züge übernahmen Loks der BR 58.30, 41, 120, 130 und 110.
Die fortschreitende Traktionsumstellung der DR ermöglichte ab 1972 die weitere Zuführung von Loks der BR 44.0 nach Saalfeld. Hier wurden sie auch benötigt, denn der Güterverkehr stieg an, die Züge wurden schwerer.
Ab 1975 gehörten stets etwa 20 Lokomotiven der BR 44 zum Saalfelder Bestand. Ihr Einsatzgebiet waren in der Regel die Strecken Saalfeld—Gera, Saalfeld—Arnstadt, Saalfeld—Camburg und Göschwitz—Gera.
Zwischen 1975 und 1981 beförderten diese Maschinen auf der Saalebahn jeden Tag rund 20 durchgehende Züge. Noch 1981 bewältigten sie Leistungen von etwa 3,2 Mill. Btkm. Dazu waren täglich 13 bis 16 44er im Einsatz. Für die Abwicklung des Reiseverkehrs hatte naturgemäß die BR 44 keine große Bedeutung. Planmäßig bewältige sie Leistungen vor Personenzügen, wie beispielsweise die P 5006/5007 Jena Saalebahnhof—Großheringen—Göschwitz. Von September bis Dezember 1981 beförderten sie den Zug 3004 von Saalfeld nach Camburg.
Außerplanmäßig waren 44er auch vor Schnellzügen zu sehen, so am 12. November 1981, als die 44 0196 den D 504 von Saalfeld nach Camburg zog.

Saalfelder 44er auf das Abstellgleis
Im September 1981 wurde verfügt, daß sämtliche ölgefeuerten Dampflokomotiven bis zum Jahreswechsel 1981/82 abzustellen sind. Dadurch war es möglich, beträchtliche Mengen von

Anmerkung:
Die kursiv gedruckten Angaben sind nicht in jedem Fall belegbar, sie resultieren aus Beobachtungen, Befragungen und den Quellen /2/ bzw. /4/.
Legende:
a ⌂ kalt abgestellt, betriebsfähig
z ⌂ Zerlegungspark
Hzl ⌂ Heizlok
Legende für die Umlaufpläne, siehe Heft 10/82, S. 16.

Betriebs-nummer vor 1970	Bestand Bw Saalfeld	Umbau	Betr. Nr. ab 1970	Einsatz nach Bw Saalfeld	Verbleib
44 008	26 — 28	—	—	Weißenfels	05.36 Nürnberg, *01.06.53 z*
44 009	24.09.26 — 28	—	—	Weißenfels	06.36 Nürnberg, *01.06.53 z*
44 010	30.11.26 — 28	—	—	Weißenfels	07.36 Nürnberg, *01.06.53 z*
44 088	08.03.67 — 12.12.68	—	—	12.12.68 z	—
44 099	27.05.67 — 27.11.70	—	2099	12.12.69 a, 27.11.70 z, 09.75 zerl.	—
44 104	23.12.53 — 06.08.64 25.09.67 — 06.06.72 19.12.74 —	30.09.64 Öl	0104	24.09.81 a, 12.03.—07.04.82 i. E., vergl. Text	
44 111	23.04.54 — 24.06.70	—	2111	24.06.70 z, 30.10.74 zerl.	—
44 115	30.04.64 — 31.07.65 31.08.79 — 14.03.82	31.07.65 Öl	0115	28.12.81 a, Hoyerswerda	rückgeb. auf Rostfeuerg. (Hzl) jetzt 44 2115
44 176	24.07.51 — 27.08.51 31.03.60 — 23.10.67	—	—	Vacha	68 z
44 179	22.07.54 — 12.12.61 09.02.62 — 02.10.67 31.07.69 — 12.08.70	—	2179	10.09.69 a, 12.08.70 z, 12.11.74 zerl.	—
44 *192*	50 — 51				*71 z*
44 196	12.09.67 — 12.04.82	31.07.63 Öl	0196	29.12.81 a, 17.03.—31.03.82 i. E., vergl. Text	12.4.82 z
44 221	28.12.76 — 20.01.82	28.10.66 Öl	0221	05.01.82 a, 20.01.82 z	Umbau Dampfspender (Rostfg.)
44 223	07.05.63 — 17.06.64	—	—	Vacha	*68 z*
44 *235*	68 — 01.03.70	—	—	*als Hzl verkauft*	—
44 *236*	67 — 04.09.68	—	—	*z, Hzl*	—
44 285	43 — 45			DB	*20.07.59 z*
44 289	43 — 45			DB	*30.09.60 z*
44 301	11.05.47 — 02.10.68	—	—	z	—
44 324	27.09.67 — 16.02.81	31.05.64 Öl	0324	Gera Hzl	
44 352	28.08.70 — 30.09.70	—	2352	Sangerhausen	28.10.71 z, 10.73 zerl.
44 353	16.05.47 — 30.11.57	—	2353	Erfurt	25.12.70 z, 09.75 zerl.
44 355	43 — 45			DB	*19.08.66 z*
44 395	28.05.67 — 24.06.70	—	2395	z, 07.73 zerl	—
44 396	69 — 12.08.70	—		26.08.69 a, 12.08.70 z	—
44 397	28.07.73 — 11.10.81	31.01.65 Öl	0397	07.10.81 a, 11.10.81 z	—
44 414	07.10.72 —	30.11.63 Öl	0414	24.09.81 a, 01.04.—07.04.82 i. E., vergl. Text	
44 467	— 11.45	—	—	USA	
44 *515*	50 — 51	—			*15.01.70 verk.*
44 536	54 — 55	—			
44 *548*	54 — 55	—			*29.12.71 z*
44 559	18.10.51 — 13.12.67	—	2559	Vacha	10.09.69 z, 08.74 zerl.
44 561	21.07.51 — 30.08.51	—	—	Erfurt	70 z
44 569	73 — 24.05.75	26.03.65 Öl	0569	Nordhausen	22.04.82 Umbau auf Rostfeuerg., Rbd Magdeburg (Hzl)
44 611	25.05.66 — 24.06.70	—	2611	16.10.69 a, 24.06.70 z, 3.12.74 zerl.	—
44 653	48 — 54	—	—	Leipzig-Wahren	*11.09.68 z*
44 663	01.02.73 — 29.03.82	28.03.66 Öl	0663	Staßfurt	rückgeb. auf Rostfeuerg. jetzt 44 2663 (Hzl)
44 689	20.10.67 — 18.11.70 06.03.71 — 16.01.82	13.07.63 Öl	0689	12.11.81 a, 16.01.82 z	
44 705	11.05.47 — 09.11.48	—	—	Berlin-Tempelhof	Weißenfels 68 z
44 *710*	50 — 51				*70 z*
44 795	01.10.67 — 24.06.70	—	2795	16.10.69 a, 24.06.70 z, 29.10.74 zerl.	—
44 851	28.09.72 — 06.10.77 04.04.78 — 31.12.81	18.10.66 Öl	0851	12.12.81 a, 31.12.81 z	08.82 rückgeb. auf Rostfeuerg., verk. BKK Geiseltal
44 860	28.06.51 — 08.04.52	07.02.57 Kst	9860	Erfurt	01.10.74 z, 15.01.75 zerl.
44 868	19.12.49 — 23.01.50	—	2868	Weißenfels	12.08.70 z, 75 zerl.
44 988	25.05.67 — 23.12.68	—	—	z, 01.69 zerl.	—
44 995	42 — 45	—	—	PKP	*17.06.72 z*
44 996	42 — 46	—	—	Senftenberg	*30.06.51 z*
44 1054	03.03.49 — 28.01.65	—	1054	Weißenfels	27.05.70 z, 01.75 zerl.
44 1057	43 — 45			DB	*04.12.61 z*
44 1106	25.09.67 — 25.09.70	06.02.65 Öl	0106	Sangerhausen	*Rückbau auf Rostfeuerg.*
44 1153	01.06.67 — 12.08.70	—	1153	z, 29.10.74 zerl.	—
44 1195	49 — 60	13.09.63 Öl	0195	Nordhausen	*Rückbau auf Rostfeuerg. (Hzl)*
44 1231	26.02.76 — 30.03.82	28.08.63 Öl	0231	Rbd Magdeburg	rückgeb. auf Rostfeuerg., jetzt 44 1231
44 1233	30.12.67 — 10.10.81	30.01.65 Öl	0233	25.07.81 a, 11.10.81 z	
44 1270	73 — 26.09.79	17.06.65 Öl	0270	Gera Hzl	01.06.81 z, 08.81 zerl.
44 1280	26.09.72 — 29.01.80 01.06.80 — 24.01.82	26.08.65 Öl	0280	Rbd Schwerin	rückgeb. auf Rostfeuerg. (Hzl), jetzt 44 1280
44 1305	24.10.75 — 01.03.82	31.01.66 Öl	0305	5.1.82 a, 01.03.82 z	Umbau Dampfspender (Rostfg.)
44 *1311*	50 — 51				*23.08.69 verk.*
44 1393	26.01.73 — 16.01.82	29.10.63 Öl	0393	29.12.81 a, 16.1.82 z	
44 1409	20.04.64 — 16.01.65	—	—	Weißenfels	68 z
44 1412	46 — 60	07.04.66 Öl	0412	Nordhausen	*Rückbau auf Rostfeuerg. (Hzl)*
44 1413	13.03.74 — 11.01.82	17.10.64 Öl	0413	21.12.81 a, 11.01.82 z	
44 1504	46 — 55				*30.09.60 z*
44 1553	12.04.75 — 19.01.78	28.09.65 Öl	0553		
44 1569	06.05.77 — 22.09.81	23.03.65 Öl	0567	Gera Hzl	*Rückbau auf Rostfeuerg. (Hzl)*
44 1570	74 — 74	19.07.66 Öl	0570	Sangerhausen	*Rückbau auf Rostfeuerg. (Hzl)*
44 1593	49 — 50	28.09.66 Öl	0593	Wittenberge	*Umbau Dampfspender (Rostfeuerg.)*
44 1595	05.09.51 — 30.09.61	18.10.61 Öl	0595	Halle G	rückgeb. auf Rostfeuerg. (Hzl), jetzt 44 1595
44 1600	01.08.79 — 19.11.81	07.09.65 Öl	0600	Gera Hzl	
44 1601	26.09.67 — 28.03.82	31.12.64 Öl	0601	7.1.82 a, 23.03.82 Frankfurt(Oder)	rückgeb. auf Rostfeuerg. (Hzl), jetzt 44 1601
44 1614	24.08.51 — 05.09.55 25.12.58 — 30.08.64	31.08.64 Öl	0614	Halle G	*Rückbau auf Rostfeuerg. (Hzl)*
44 1618	09.05.68 — 05.09.75 25.07.78 — 16.01.82 48 — 49 23.01.51 — 14.12.52 10.11.72 — 16.01.82	31.08.63 Öl	0618	21.11.81a, 16.01.82 z	
44 1639	26.09.73 —				*15.09.69 z*
44 1698	48 — 53 25.12.48 — 08.11.57	07.04.64 Öl	0698	06.01.82 a, 16.01.82 z	
44 1757	25.08.65 — 28.09.65	13.09.63 Öl	0757	8.1.82 a, 19.03.—07.4.82 i. E., vergl. Text	
44 1796	13.02.66 — 22.07.66			Erfurt G	*05.11.70 z*
44 1858		31.08.66 Öl	0858		

wertvollem Heizöl einzusparen. Veranschaulicht wird dies u. a. durch das Betriebsbuch der 44 0104. Im September 1965 hatte diese Lok einen Verbrauch von 190 t Öl. Sie legte 8695 km zurück und erbrachte eine Leistung von 8,567 Mill. Btkm. Daraus ergab sich ein Ölverbrauch von 6 t/Tag. Wenn man zugrunde legt, daß täglich 16 Loks im Einsatz waren, benötigte das Bw Saalfeld allein täglich 100 t Öl für die BR 44. Am 24. September 1981 wurden zuerst die 44 0104 und 0414 abgestellt. Mit der dafür eingesetzten BR 119 war aber noch nicht ein vollwertiger Ersatz für den schweren Güterverkehr vorhanden. Die am 21. November 1981 übernommenen Loks 132 047 und 132 580 schufen schließlich die Voraussetzung dafür, daß die 44 0221, 44 0305, 44 0231, 44 0601 und 44 0668 Ende Dezember abgelöst werden konnten. Am 8. Januar 1982 wurde als letzte die Maschine die 44 0757 abgestellt. Vom 12. März bis zum 7. April 1982 kamen nochmals die Loks 44 0104, 44 0196, 44 0414 und 44 0757 zum Einsatz, um eingebunkerte Heizölrestbestände aufzubrauchen. Damit endete die Geschichte einer der leistungsfähigsten Dampflokomotiven der DR im wesentlichen. In den vergangenen Monaten wurden zwar mehrere 44er wieder auf Rostfeuerung zurückgebaut. Sie dienen aber meist nur als Heizlokomotiven. Lediglich die 44 2851 kann man im Geiseltal, nunmehr als Werklokomotiven des dortigen BKK, vor Übergabezügen sehen.

Die 44 0104 soll als Vertreterin dieser BR für Traditionszwecke bei der DR erhalten bleiben. Außerdem steht noch die 44 1093 des Bw Erfurt für Sonderfahrten zur Verfügung.

Quellenangaben

/1/ Weisbrod, Müller, Petznick „Dampflokarchiv" Bd 2
/2/ Konzelmann „Die Baureihe 44"
/3/ Unterlagen aus dem Rbd'Archiv Erfurt
/4/ Privatarchiv Gerhard Zeitz, Berlin
/5/ Privatarchiv des Verfassers

Deutsche Reichsbahn
Bw Saalfeld / S.
Est Göschwitz
Gültig ab 27. Sept. 1981

Triebfahrzeug Umlauf 303 / 303a 317 / 317a *) Dienstplan-Nr. / *)

Triebfahrzeugbedarf: Triebfahrzeuge der Baureihe:
davon für Zugdienst: , Rgd: , Bereitschaft:
Personalbedarf: Tfz-Führer und Heizer Beimänner
davon für Zugdienst: / Rgd: / Bereitschaft: /

Zugdienst
Rangierdienst
Bereitschaftsdienst
Leerfahrt (Lz)
Vorheizen mit Zuglok

Reisezeit für Fahrgastfahrt
Vorbereitungs- u. Abschlußdienst mit Angabe von Beginn u. Ende
Beginn u. Ende der Ruhe außerhalb des Heimatortes bzw. der Arbeitspause

VL Vorspannlok
SL Schiebelok
Vlz Leerfahrt an Zugspitze
Slz Leerfahrt am Zugschluß
Zlz Leerfahrt als 2. Tfz an Zugspitze

Behandlungsarten:
Zur Kennzeichnung der Behandlung und Wartung der Tfz sind die Kennzeichen gemäß Anhang V der DR 938 zu verwenden.

Tag 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 Tag

1

1 Die Lok 44 0104 wird mit Hilfe der 01 1514 am 11. März 1982 in Saalfeld angeheizt.

2 Lok 44 0567 vor einem Güterzug in Camburg am 15. Februar 1981.

3 44 0569 mit einem Güterzug aus Richtung Gera fährt in Saalfeld ein. Die Aufnahme entstand von der berühmten Straßenbrücke oberhalb des Bw im Juni 1974.

2



3



4



5



4 44 0196 in der Nähe von Maua im Februar 1974.

5 Güterzug mit Lok 44 0851 vor Porstendorf am 25. Juli 1981.

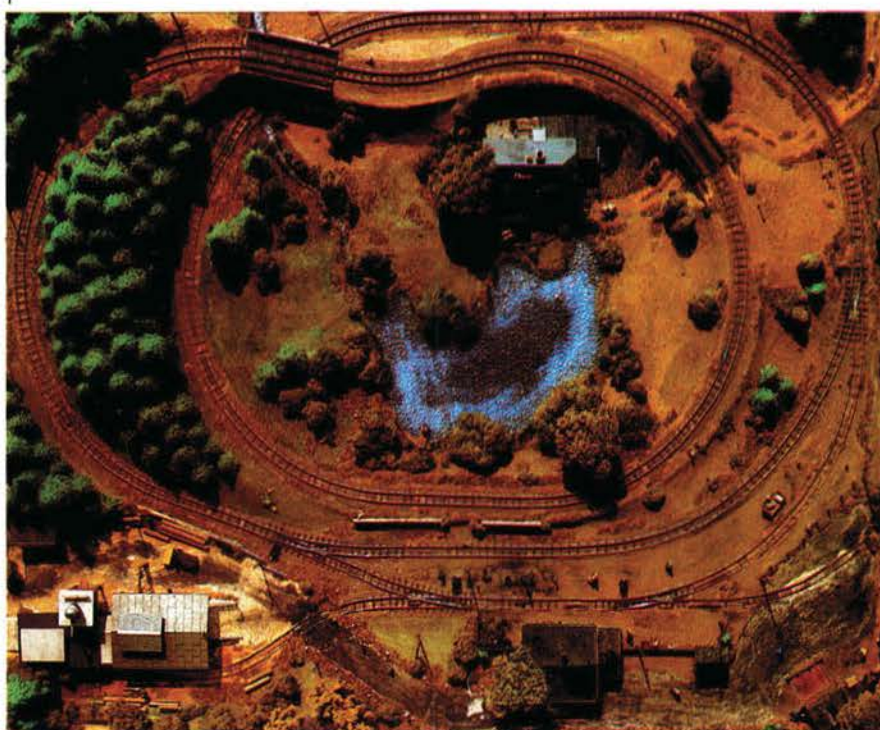
6 Am 13. Dezember 1981 wurde die Lok 44 0305 in Saalfeld nochmals angeheizt.

Fotos: Verfasser

6

Dipl.-Ing. Rudolf Müller (DMV), Berlin

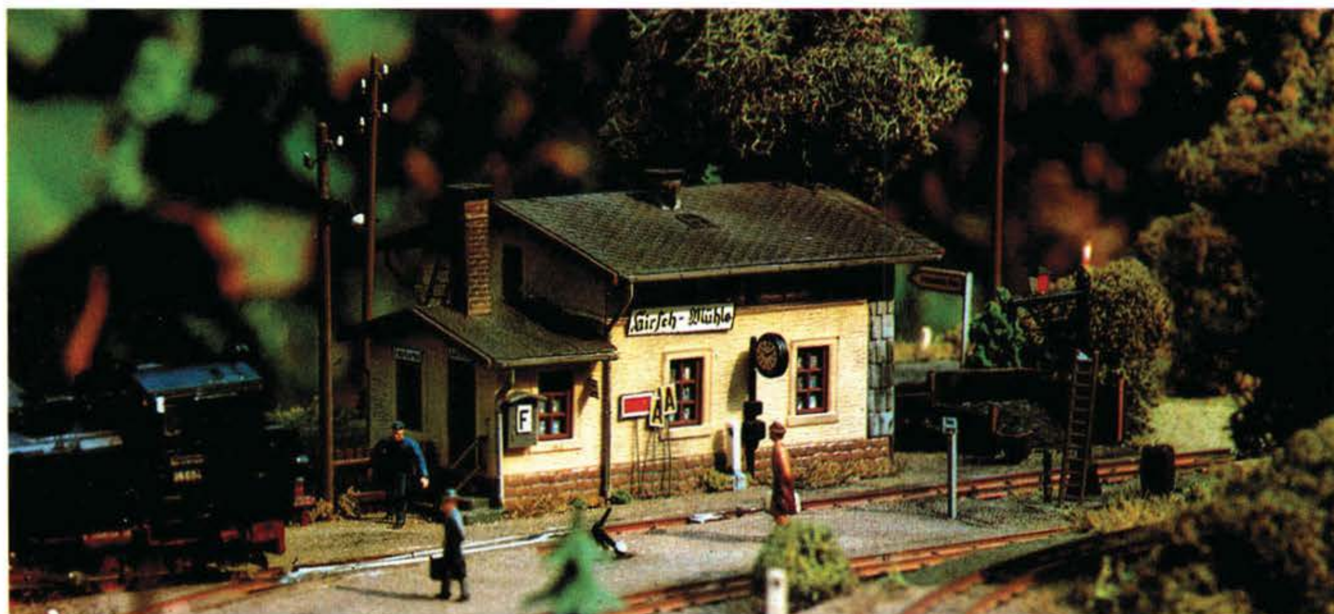
1



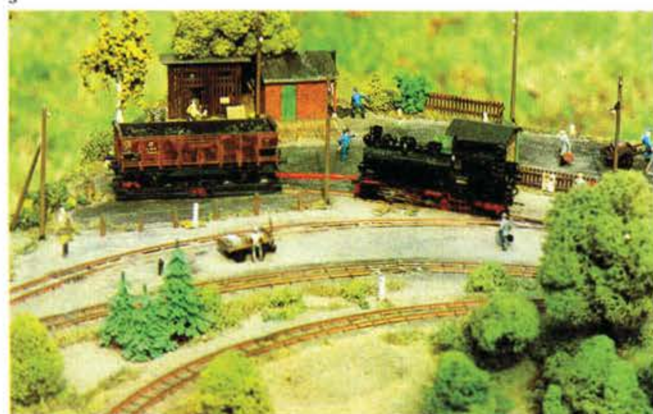
Die HO_e-Anlage „Kirschmühle"

Als im Jahre 1979 während der 6. Berliner Modellbahnausstellung am Fernsehturm die kleine $H0_e$-Anlage „Kirschmühle" vorgestellt wurde, fand sie bei vielen Besuchern große Beachtung. Der Grund: Auf kleinstem Raum (1 m × 0,8 m) war eine Modellbahn-Anlage im Maßstab 1:87 zu sehen, die einen interessanten Fahrbetrieb und außerdem abwechslungsreiche Rangiervorgänge erlaubt. Und das alles ist in einer Regalwand unterzubringen, ideal für Neubauwohnungen. Auf Wunsch vieler Leser stellen wir diese Anlage vor.

2



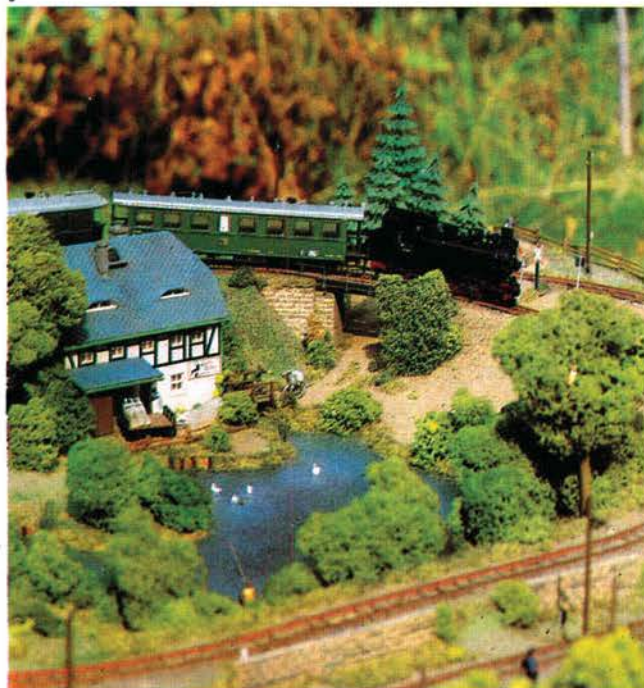
3



4



5



6

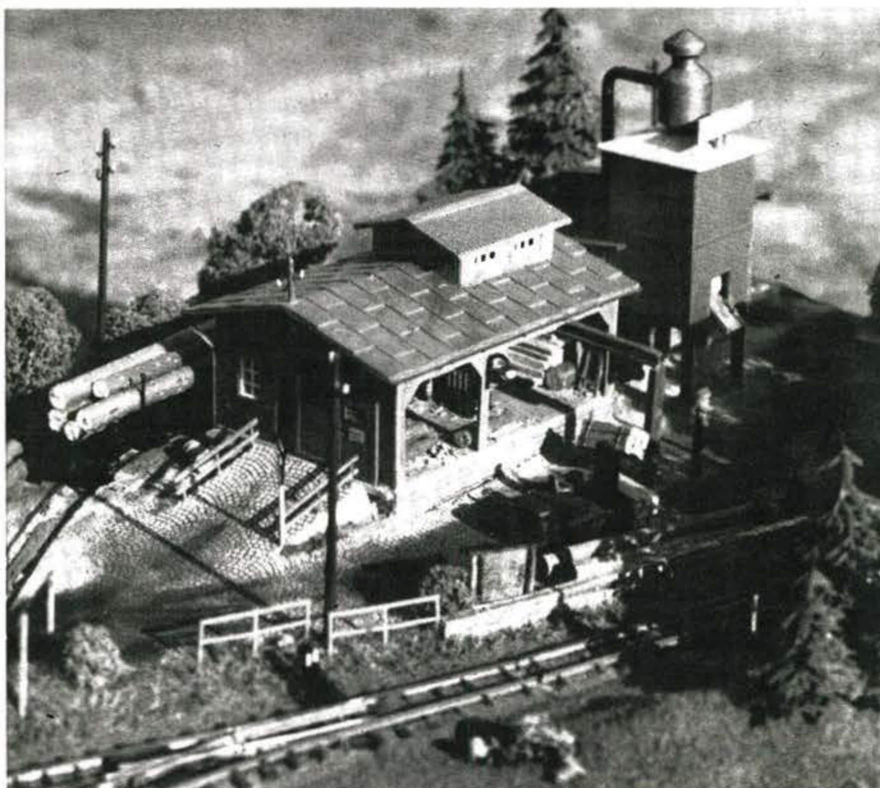


7

8



9



Eine solche Anlage bietet die Möglichkeit, Details besser zu gestalten, da man sich nur auf eine kleine Fläche beschränkt. So wurde jeder Teil der Anlage genau geplant, um nicht doppelte Arbeiten ausführen zu müssen. Es entstand eine Anlage, die nur mit leicht geänderten Industrieprodukten versehen, im erzgebirgischen Milieu entstand. Sie wurde so angelegt, daß im Hintergrund eine Erhöhung einen Abschluß zum Horizont andeutet, die mit dicht ineinander gesteckten Kunststofftannen, 113 Stück, versehen ist. Den Mittelpunkt der Anlage bildet der See mit der Kirschmühle, drei hohe Laubbäume sind optische Blickpunkte. Am vorderen Rand sind Bäume aufgestellt, ein kleiner Weidezaun bildet im vordersten Bereich einen Blickfang, da die Züge nicht am Anlagenrand, sondern durch die Landschaft zum Bahnhof, der untergeordnet auf der linken Seite mit Güterabfertigung steht, fahren sollen. Vom Bahnhof führt eine Straße zum kleinen Sägewerk. Dieses besitzt eine komplette Inneneinrichtung, einen Lattenschuppen, und eine Tafel mit Feuerlöschgeräten vervollständigt den Industriebetrieb. Alle Gebäude entstanden aus Mamos-Baukästen und wurden leicht abgewandelt. Völliger Eigenbau sind die Schienen und die aus N-Schwellenband geschnittenen Schwellen (ca. 580 Stück!) mit 2 mm Profil. Fein gesiebter Sand, Sägespäne und Grasfasern bilden den Gleisunterbau. HO_e-Weichen von technomodell mit Unterflurantrieb versehen, wurden dem 2 mm-Profil angepaßt und mit Weichenlaternen und sächsischen Weichenstellböcken verfeinert. Viele Tips für den Landschaftsbau entnahm ich dem Band 5 der kleinen Modellbahnreihe. Der See entstand aus einer Strukturplatte aus dem Kühlschrank, die auf eine bemalte Kunstfaserplatte mit 2 mm Abstand aufgebracht wurde. Die Wiesen und Weiden entstanden aus gesiebten farbigen Sägespänen, die auf einem mit Holzkaltleim getränkten Zeitungspapieruntergrund aufgebracht wurden. Offene Flächen sind mit kleinen Stücken Grasmatte überdeckt. Alle Laubbäume, Büsche und Sträucher entstanden aus Moos. Nur 5 Birken, gekürzt und neu belaubt, sind gekauft. Der Kohlenbansen besteht aus Streichhölzern. Für die Zäune, Ufereinfassungen und den Steg wurde ebenfalls richtiges Holz verwendet. Alle Kilometersteine sind beschriftet. Die Straßen entstanden aus Pflaster-Prägepappen, stark mit Farbe verschmutzt. Für die Wege wurde ein gesiebter heller Sand, auf dicken Holzkaltleim gestreut, genommen. Offene Flächen werden mit kleinen Grasmattenstücken beklebt. Abschließend wurde die Anlage leicht mit Wasserfarben gealtert. Auf besondere elektrische Schaltungen wurde verzichtet. Die Beleuchtung besteht aus Leuchtenattrappen von Mamos-Baukästen, da alle im Handel befindliche Leuchten zu groß sind. Auf der Anlage fahren ein Güterzug, ein Personenzug, ein Triebwagen. Alle Fahrzeuge sind frisierte Industriemodelle, (ehem. Herr-Produktion), die entsprechenden Vorbildern nachempfunden sind.

1 Gesamtansicht von der Anlage. Deutlich ist die Gleisführung erkennbar.
2 Bahnhof Kirschmühle.
3 Eine VI k bringt einen Rollwagen zur Güterabfertigung des Bahnhofs.
4 Ein Personenzug auf der Strecke.
5 Die Kirschmühle mit dem Mühlenteich.
6 Rangierbetrieb in Kirschmühle.
7 Einfahrt des Güterzuges mit der Lok 99 4712 in den Bahnhof Kirschmühle.
8 Ein Güterzug auf der Strecke.
9 Gleisanschluß des Sägewerkes.

Fotos: H.-J. Horn, Potsdam

Ing. Theo Ahlhelm (DMV),
Lutherstadt Eisleben

Bauanleitung für eine BR 81 — in der Nenngröße H0

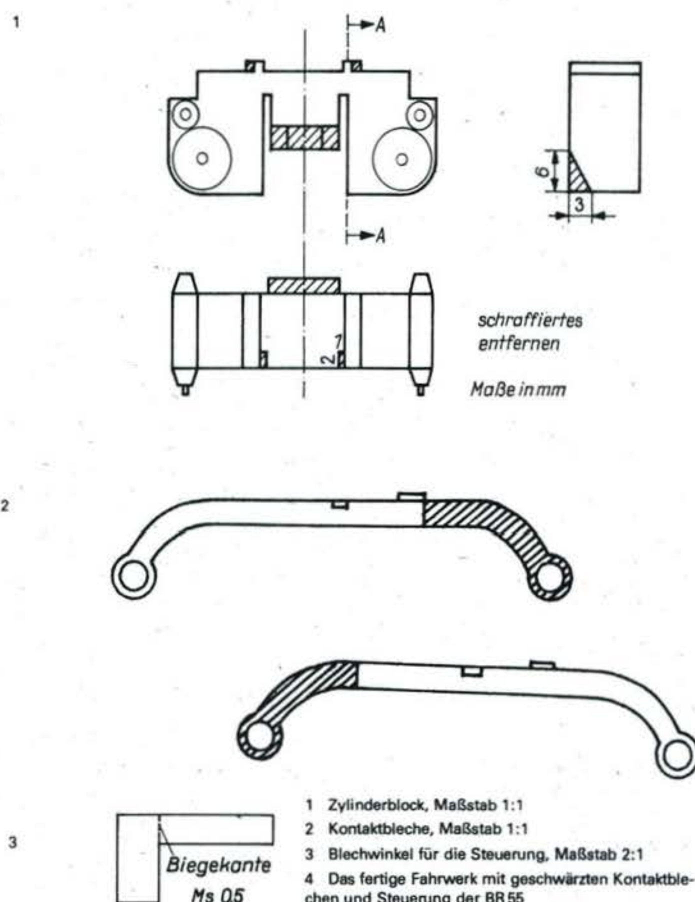
Vor mehreren Jahren wurde bekanntlich vom VEB Kombinat PIKO die BR 81 hergestellt. Obwohl sie zur damaligen Zeit ein durchaus brauchbares Modell war, konnte der viel zu große Maßstab kaum befriedigen. Da diese Maschine bekanntlich viel Gemeinsames mit anderen Baureihen hat, entstand auch der Grundgedanke zum Bau eines vorbildgetreueren Modells der BR 81.

Erforderliche Bauteile

Fahrwerk der BR 89 von PIKO, dazu vom gleichen Loktyp: eine Lagerplatte, eine Platine, ein Radsatz, zwei Kuppelstangen, zwei Kontaktbleche, ferner von der BR 55: ein Zylinderblock und eine komplette Steuerung.
Die BR 80 wird — als Batterie-Lok — noch immer produziert. Es werden von dieser Lok benötigt: Zwei Gehäuse und zwei Pufferbohlen (evtl. auch Eigenbau). Hinzu kommen folgende Kleinteile: Eine Zylinderschraube M2 × 14, zwei Lagerbuchsen oval, eine Zylinderschraube M2 × 4, zwei Distanzbuchsen für Kurbelbolzen, zwei Unterlegscheiben, zwei Sechskantmuttern M2 und zwei Kurbelbolzen lang M2, etwas Messing- oder Weißblech (Stärke ca. 0,5 mm) sowie diverse Lehmann-Kleinteile (modelleisenbahner 10/77).

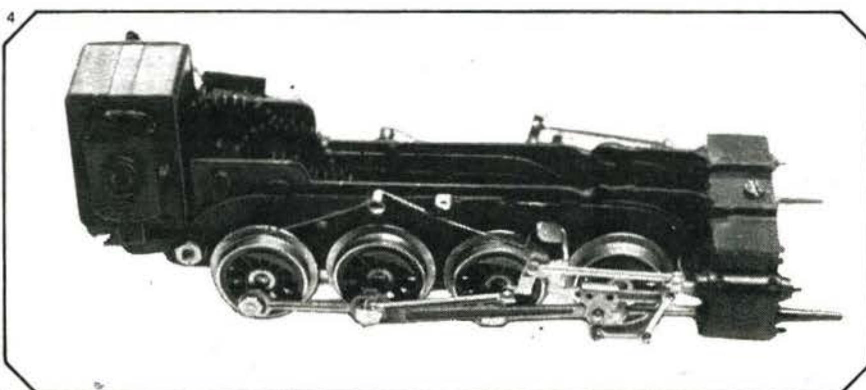
Bau des Fahrwerkes

Das Fahrwerk der BR 89 wird völlig zerlegt. Man achte dabei auf die Lage der Isolierscheiben, damit später beim Zusammenbau kein Kurzschluß auftritt. Platine und Lagerplatte des Fahrwerkes werden vorn um jeweils 14 mm gekürzt. Von den zusätzlichen Rahmenteilen benötigen wir die Vorderteile in einer Länge von 33 mm. Beim Sägen ist Vorsicht geboten, damit die Kunststoffauskleidungen der Achslager und die Distanzbuchsen nicht beschädigt werden. Auf rechtwinklige Schnitte ist ebenfalls zu achten. Geringe Abweichungen werden durch Feilen beseitigt, so daß rechte und linke Teile deckungsgleich sind. Nun sind die Haltenasen für den Zylinderblock an den Vorderteilen wegzufeilen. Mit den vorhandenen Schrauben werden die Rahmenhälften und die beiden Teile auf ebener Grundfläche mit Epasol EP 11 oder einem anderen Metallkleber befestigt. Zur Erhöhung der Stabilität müssen die Schnittflächen im Rahmeninnern dick mit Epasol bestrichen werden. Außen ist der Kleber nur bis zur Höhe der Plastisolierungen aufzutragen.
Jetzt bearbeiten wir den Zylinderblock der BR 55 entsprechend Bild 1. Die vier Kontaktbleche werden paarweise entsprechend Bild 2 gekürzt und entsprechend dem neuen Längenmaß des Rahmens zusammengelötet. Nach dem Aushärten der Klebestellen kann die Montage des Fahrwerkes beginnen. Anstelle der Kupplungshalter sind die beiden Gewindeplatten einzulegen. Zahnräder und Achsen sowie die verlängerten Kontaktbleche kommen an die dafür vorgesehene Stelle. Jetzt erfolgt die Verschraubung an den äußeren Distanzbuchsen. Anker und Motorengehäuse bleiben vorerst un-



1 Zylinderblock, Maßstab 1:1
2 Kontaktbleche, Maßstab 1:1
3 Blechwinkel für die Steuerung, Maßstab 2:1
4 Das fertige Fahrwerk mit geschwärzten Kontaktblechen und Steuerung der BR 55

Zeichnungen und Fotos: Verfasser



berücksichtigt. Nun werden die Radsätze 2—4 wieder eingebaut. Die ovalen Achslager müssen in die erste Achshalterung eingebaut werden; der vierte Radsatz wird nach Entfernung des Zahnrades eingebaut. Jetzt sind die Kuppelstangen rechts und links an der zweiten und vierten Achse zu befestigen. Die zusätzlichen gekürzten Kuppelstangen kommen zwischen die erste und zweite Achse. Zu beachten ist dabei unbedingt, daß die Kurbelbolzen mit dem breiteren Ansatz an der zweiten Achse befestigt werden. Nachdem nochmals vom leichten Lauf des Triebwerkes überzeugt hat, werden Anker, Motorengehäuse, Kohlebürsten und Schleiffedern ergänzt.

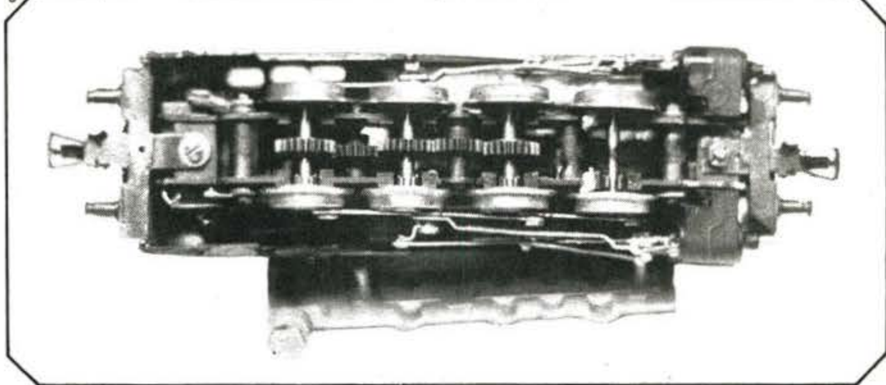
Bau des Lokgehäuses

Vom ersten Gehäuse sägen wir das Vorderteil unmittelbar vor dem ersten Dampfdom ab (7 mm von Vorderkante Wasserkasten). Vom zweiten Gehäuse verwenden wir das Vorderteil bis hinter den Sandkasten (23 mm von Vorderkante Wasserkasten). Beide Teile werden mit Plastifix verklebt. Der dritte und von der BR 80 zur Verfügung, so werden sie gemäß Bild 5 angefertigt. Bei den Pufferbohlen der BR 80 sind vor dem Ankleben die Kupplungen zu entfernen und die Halterung abzuschneiden. Der Gehäuseüberhang beträgt vorn 2 mm und hinten 3 mm. Wenn die Klebestellen fest sind, kann eine probeweise Befestigung des Gehäuses wie folgt vorgenommen werden: Die für vorn bestimmte Kupplung wird bis zum Vierkantloch mit einem 2 mm-Schlitz versehen.
Das Gehäuse wird aufgesetzt, die vor-

5



6

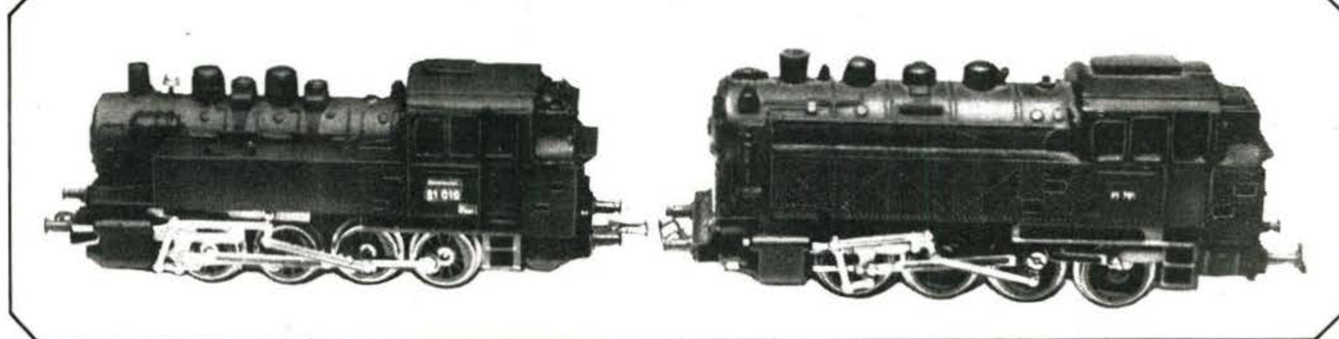


5 Pufferbohle, Maßstab 1:1

6 Fahrwerk von unten gesehen. Die Gehäusebefestigung ist gut zu erkennen.

7 Deutlich sieht man den Größenunterschied zur 81er von PIKO

7



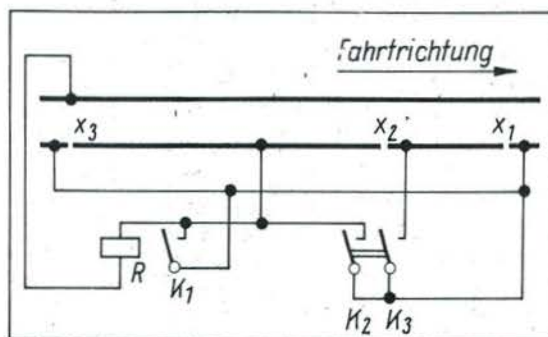
die Kuppelstangen montiert sind, überzeugt man sich vom leichten Lauf des Triebwerkes. Sollte es dabei Probleme geben, so sind die Radsätze auf die gleiche Stellung der Kurbelbolzen hin zu überprüfen. Der Zylinderblock wird auf den Rahmen geschoben, und anschließend erfolgt die Bohrung von 2 mm ∅. Der Zylinderblock kann nun mit der 14 mm-Schraube befestigt werden. Die Schraube ragt dabei etwa 4 mm unten aus der Gewindeplatte hervor, dies ist für die spätere Gehäusebefestigung wichtig.
Jetzt wird die Steuerung eingebaut. Mit den beiden Blechwinkeln (Bild 3) werden Gleitbahn und Kontaktbleche des Rahmens direkt verlötet. Mit Hilfe der langen Kurbelbolzen und der Distanzbuchsen sind Kurbelstange und Gegenkurbel am dritten Radsatz zu befestigen und zu justieren. Nachdem man sich letzte Dampfdom wird entfernt und die Stelle mit Epasol ausgeglichen. Nachdem die Klebestelle ausgehärtet ist, wird das Gehäuse dem Fahrwerk angepaßt. Die Rundungen des Kohlenkastens werden innen abgefeilt oder geschliffen. Vorsicht! Das Material ist dünn. Motorengehäuse und Bürstenbrücke werden soweit abgefeilt, daß danach das Fahrwerk ins Gehäuse paßt (konisch nach oben abfeilen). Das Gehäuse unter dem Kessel muß unbedingt auf dem Zylinderblock festliegen. Die Ausrundungen zur Aufnahme der Glühlampen werden bis zum Auftritt und am Umlaufblech abgesägt. Nun können die Pufferbohlen am Gehäuse mit Epasol 11 festgeklebt werden.
Bei dieser Gelegenheit wird die Sägestelle am entfernten Dom mit ausgeglichen. Stehen keine Pufferbohlen dere Kupplung durch den Schlitz der Pufferbohle geschoben und an der überstehenden Schraube des Zylinderblocks befestigt. Die hintere Kupplung wird auch durch den Schlitz der Pufferbohle geschoben und ebenfalls mit Scheibe und der 4 mm-Schraube an der hinteren Gewindeplatte befestigt.
Wenn alles gut paßt, kann mit geringem Aufwand der Ballast der BR 89 eingepaßt werden. Es ist auch möglich, das Kesselinnere und die Wasserkästen in halber Höhe mit Bleistücken auszurüsten. Nun kann das Gehäuse sauber bearbeitet, mit entsprechenden Lehmann-Bauteilen versehen und farblich gestaltet werden. Gewiß werden die „Millimeter-Fans“ feststellen, daß das Modell 3 mm zu lang ist und auch die Radsätze etwas zu groß sind. Letzteres ist aber ein von der BR 89 zwangsläufig übernommener Kompromiß.

Richtiges Halten am Bahnsteig

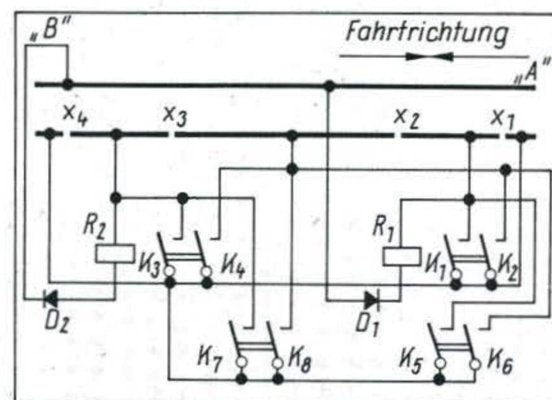
Auf einigen Anlagen stört mich die Tatsache, daß kurze Züge und vor allem Triebwagen unmittelbar am Signal anhalten. Man versetze sich in die Lage der H0- oder TT-Reisenden, die dann oft einen unzumutbaren Weg bis zum Bahnsteig-Abgang zurückzulegen haben. Die folgende einfache Schaltung ermöglicht es, mit dem einfahrenden Zug an jeder beliebigen Stelle des Bahnsteigs anzuhalten. Wird nach dem Anhalten wieder Fahrspannung auf den Bahnhofsstromkreis gegeben, um beispielsweise einen Zug aus dem Nachbargleis abfahren zu lassen, so bleibt der Kurzzug oder Triebwagen an seinem Platz stehen. Erst wenn das Ausfahrsignal gestellt wird, bekommt dieser Zug wieder Fahrspannung und kann losfahren. Erreicht wird dieser Effekt durch ein zusätzliches Hilfsrelais. Ein 12-Volt-Relais vom Typ NSF 30.4-12 (TGL 200-3796) erweist sich als besonders geeignet, da es noch bei einer Spannung von ca. 3 Volt angezogen bleibt.
Wie aus der Schaltskizze 1 ersichtlich, wird das Bahnsteiggleis zusätzlich zur Trennstelle am Signal nochmals am Anfang des Bahnsteiggleises bei X_3 einseitig auf der gleichen Seite unterbrochen. Die Spule des Relais R liegt nun zwischen dieser Trennstelle und dem gegenüberliegenden Gleis. Dieses Gleis ist bei geschlossenem Signal stromlos. Erst wenn ein Triebfahrzeug in dieses Gleis einfährt, überbrückt es der erste Radsatz bei X_3 und gibt damit die Fahrspannung auf die Relaisspule R. Das Relais zieht an und schließt den Kontakt K_1, wodurch Streckengleis und Bahnsteiggleis verbunden werden. Das Triebfahrzeug erhält auch nach Passieren der Trennstelle Fahrspannung. Bringt man das Triebfahrzeug an beliebiger Stelle zum Halten, fällt auch das Relais ab, und beim Wiedereinschalten der Fahrspannung ist dieser Abschnitt stromlos. Über einen zusätzlichen Kontakt K_2 am Signalrelais oder -schalter wird bei „Fahrt frei" diese Trennstelle mit eingeschaltet und der Zug setzt sich in Bewegung. Die Signaltrennstelle zwischen X_2 und X_1 ist bei auf „Halt" stehendem Signal immer stromlos und bringt den Zug auf jeden Fall vor dem Signal zum Halten, auch wenn er nicht vorher angehalten wird.
Einen besonderen Effekt kann man auf Gleisen erzielen, die in beiden Richtungen befahren werden (siehe Skizze 2).
Das Gleis erhält für jedes Ausfahrsignal eine Trennstelle. Das zwischen den beiden Trennstellen X_3 und X_2 liegende Schienenstück wird gemäß der Schaltskizze verbunden. Die Ansteuerung der beiden erforderlichen Relais erfolgt über Dioden.
Passiert ein Zug aus Richtung A kommend von rückwärts das auf „Halt" stehende Ausfahrsignal, so überbrückt der erste Radsatz bei X_1 die Trennstelle. Die Relaisspule R_1 bekommt über die Diode D_1 die Fahrspannung und schließt die beiden Kontakte K_1 und K_2. Damit steht der gesamte Abschnitt bis zur Trennstelle X_3 unter Spannung. Der Zug kann bis zu jeder beliebigen Stelle des Gleises fahren. Wird die Fahrspannung heruntergeregelt und der Zug kommt zum Stillstand, bleibt er an dieser Stelle stehen, da das Relais R_1 abfällt. Auch bei Wiedereinschaltung der Fahrspannung bleibt der Zug stehen, da das Relais wegen der fehlenden Überbrückung bei X_1 nicht wieder anzieht. Bringt man den Zug nicht vorzeitig zum Halten, so bleibt er auf der Trennstelle zwischen X_4 und X_3 stehen, da das Relais R_2 in dieser Fahrtrichtung aufgrund der anders gepolten Diode D_2 nicht anzieht.
Die Kontakte K_5/K_6 und K_7/K_8 sind Schalter oder Relaiskontakte der entsprechenden Ausfahrsignale und sorgen dafür, daß die erforderlichen Abschnitte bei Stellung „Fahrt frei" des entsprechenden Signals mit Strom versorgt werden.
Diese Schaltung hat noch einen weiteren Vorteil. Obwohl ein auf „Halt" stehendes Signal rückwärts überfahren werden kann, fährt ein vor dem Signal stehender Zug nicht los, wenn die Strecke umgepolt wird, wie das bei einer normalen Überbrückung der Trennstelle durch eine Diode der Fall ist.
Diese einfache Schaltung bringt für den anspruchsvollen Modellbahner, der lange Bahnsteige nachgestaltet, aber auch auf den Verkehr mit kurzen Zügen und Triebwagen nicht verzichten will, echte Vorteile.

Dipl.-Ing. R. Häßlich (†), Radeburg

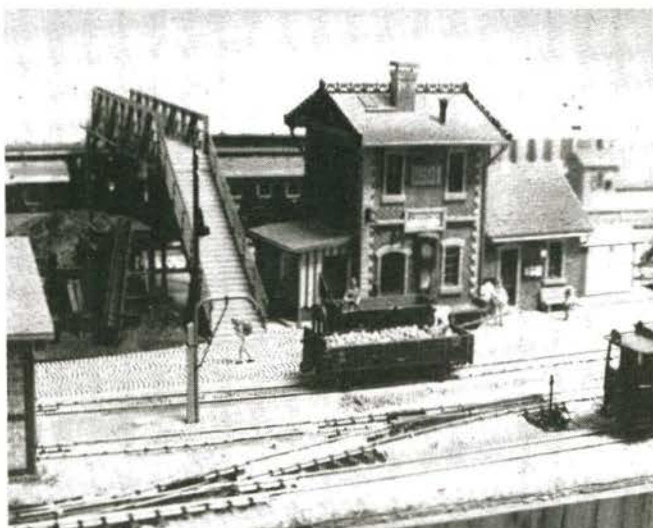
1



2



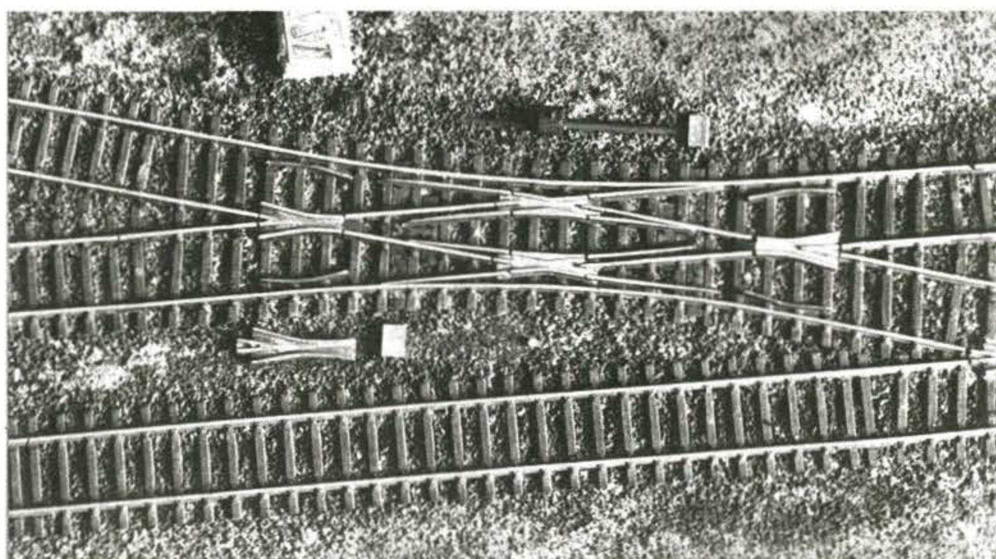
In Sand und Kies gebettete Gleise

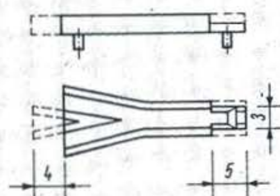


Regelspurige Nebengleise oder schmalspurige Bahnhofs-Anlagen lassen sich relativ schnell und einfach im Modell durch die Verwendung von Heftpflaster nachbilden. Man geht dabei am zweckmäßigsten folgendermaßen vor: Zwischen und neben den Gleisen werden Höhendifferenzen von der Anlagengrundplatte bis zur Schwellenoberkante durch bis an die Schwellen heranreichende Pappe – notfalls mehrere verleimte Lagen – ausgeglichen. Der Raum von der Schwellenkante bis zum Schienenprofil wird nun mit Heftpflaster unter gutem Andrücken geschlossen. Das Pflaster läßt sich durch seine Elastizität auch gut und ohne Einschnitte oder Unterbrechungen in Gleiskrümmungen kleben.
Zwischen den Schienen eines Gleises verfährt man ebenso. Allerdings ist das Heftpflaster auf die erforderliche Breite zu schneiden. Dabei nicht die Geduld verlieren! Am besten, man probiert so lange, bis eine brauchbare Technologie gefunden ist. Straffziehen ist wichtig!
Weichen werden – ähnlich wie beim Vorbild – von der Einbettung bis zur Oberkante der Schwellen ausgenommen.
Die mit der beschriebenen Methode erzielte Wirkung zeigt das Foto eines $H0_e$-Bahnhofs. Nach dem „Einbetten" der Gleise wurde alles sandfarben bemalt. Als sehr geeignet hierzu, wie überhaupt für die Landschaftsgestaltung, haben sich die Schulmalfarben des VEB Kali-Chemie erwiesen, denen zum Ausgleichen der Heftpflasterkanten zweckmäßig etwas Schlämmkreide und fein gesiebte Sägespäne zugesetzt wird. Die genannten Farben sind übrigens in nicht zu starker Verdünnung auch zum Bemalen von Plastflächen geeignet.

L. Nickel, Berlin

Verkürzte Herzstücke an DK-Weichen





Durch die verhältnismäßig langen Herzstücke an DK-Weichen (Pilzfabrikat) kommt es hin und wieder zum Stillstand eines Triebfahrzeuges im Weichenbereich. Aus der Skizze ist zu entnehmen, wie das Herzstück um 9 mm durch Absägen bzw. Befeilen gekürzt werden kann. Während links gemäß Skizze die 4 mm abgesägt werden können, wird rechts die Änderung durch Feilen erzielt. Der Stift zur Befestigung im Schwellenband muß unbedingt erhalten bleiben. Die nun zu kurz gewordenenen Schienenstücke werden herausgezogen und durch entsprechend längere ersetzt. Die jeweilige Innenseite des Schienenfußes muß vorher um 5 mm abgefeilt werden, um einen Kontakt mit dem Herzstück zu vermeiden. Gleiches gilt für die Fortführung der Gleise außerhalb der Weiche. Da auch hier die Schienen mit Plus- und Minuspol zusammenkommen, wird etwas am Schienenfuß abgefeilt. Das Foto zeigt deutlich den Unterschied vom Original zum verkürzten Herzstück.

G. Lehnert, Dresden

Ing. Uwe Wolfram, Zittau

Der Schienenzeppelin – Vorbild und Modell vor 50 Jahren

Als sich am 25. September 1930 die Tore des Reichsbahnausbesserungswerkes Leinhausen bei Hannover öffneten, um einer schlanken, silbernen „Riesenzigarre" den Weg auf dem Schienennetz freizugeben, war in der Entwicklung des modernen Triebfahrzeugbaues ein bedeutender Schritt getan worden.

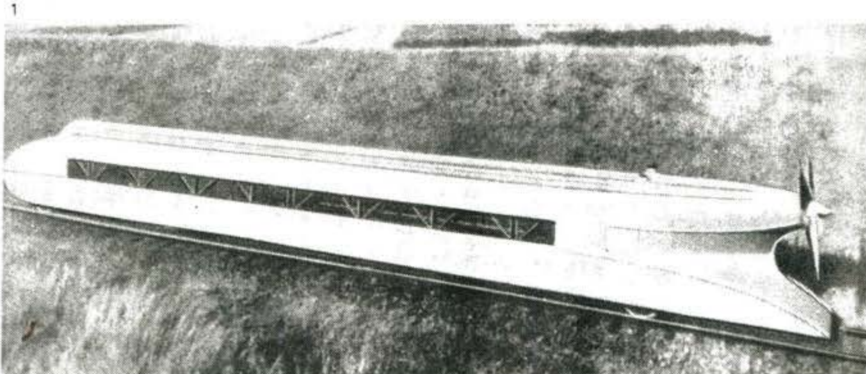
Das Vorbild

Dieser Triebwagen, der in seiner äußeren Form an die Zeppelin-Luftschiffe erinnerte, wurde bald unter dem Begriff „Schienenzeppelin" oder auch kurz „Schienenzepp" bekannt.
Sein Konstrukteur war der aus dem Luftschiffbau kommende Ingenieur Franz Kruckenberg. Zusammen mit seinem Partner, Curt Stedefeld, entwickelte er im Auftrage der „Gesellschaft für Verkehrstechnik" diesen erstmalig strömungsgünstig geformten Schnelltriebwagen.
Nach Krettek /1/ bestand der zweiachsige Schienenzeppelin aus einem Stahlrohrgerippe in Leichtbauweise, das außen mit Blech und innen mit Holz beplankt war. Die Leermasse betrug bei einer Gesamtlänge von 25,3 m nur 18,58 t. Die Räder hatten einen Durchmesser von 1 m, der Achsstand belief sich auf 19,60 m. Zur besseren Kurvengängigkeit konnten die in Deichselgestellen gelagerten Radsätze vom Fahrzeugführer radial eingestellt werden. Die Schubkraft wurde durch eine am Heck des Fahrzeuges angebrachte Luftschraube erzeugt, die ein 550 PS (404 kW) BMW-Flugzeugmotor antrieb. Für Rangieraufgaben war zusätzlich an der Vorderachse ein Elektromotor vorhanden.
Durch seine günstige aerodynamische Form und die extreme Leichtbauweise erreichte der Schienenzeppelin eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h. Sein Einsatz erfolgte hauptsächlich zu Demonstrations- und Erprobungsfahrten. Dabei war besonders ein Schnellfahrversuch zwischen Hamburg und Berlin bemerkenswert, bei dem die 257 km lange Strecke in einer Stunde, 37 Minuten und 50 Sekunden zurückgelegt wurde.
Weil der Propellerantrieb allerdings mit Gefahren verbunden war und auch bei langen Fahrten einen schlechten Wirkungsgrad aufwies, wurde der Schienenzeppelin später mit einem Dieselmotor ausgerüstet. Er blieb aber ein Einzelstück und wurde 1939 verschrottet. Die Richtigkeit der Konstruktionsprinzipien „Leichtbau" und „Stromlinienform" waren jedoch durch den Schienenzeppelin in eindrucksvollster Weise bestätigt worden und fanden bei weiteren Schnelltriebwagenentwicklungen Berücksichtigung.

Das Modell

Wie von Becher /2/ beschrieben, bildeten die Modellbahnhersteller der damaligen Zeit dieses Schienenfahrzeug in den verschiedensten Ausführungen nach. Das Angebot reichte vom billigsten Uhrwerkartikel bis zu dem über einen halben Meter langen, elektrisch angetriebenen Spur-I-Modell. Der Propeller, als Hauptkennzeichen dieser besonderen Antriebsart, fehlte allerdings nie. Auch er variierte in der Ausführung zwischen gebogenem Blechstreifen und massivem Gußteil.
Die damals größten Modellbahnfirmen in Deutschland, Bing in Nürnberg und Märklin in Göppingen, hatten bei ihren Modellen die Achse eines Radsatzes mit der Welle des Propellers so verbunden, daß die Luftschraube beim Fahren

1



1 Schienenzeppelin von Kruckenberg

2 Schienenzeppelin der Fa. Bing
Spurweite 0, Uhrwerkantrieb

3 Schienenzeppelin (Nürnberger Blechspielwaren)
Spurweite 0, Uhrwerkantrieb

Repros: Sammlung Verfasser

Frisur an der BR 55 von PIKO

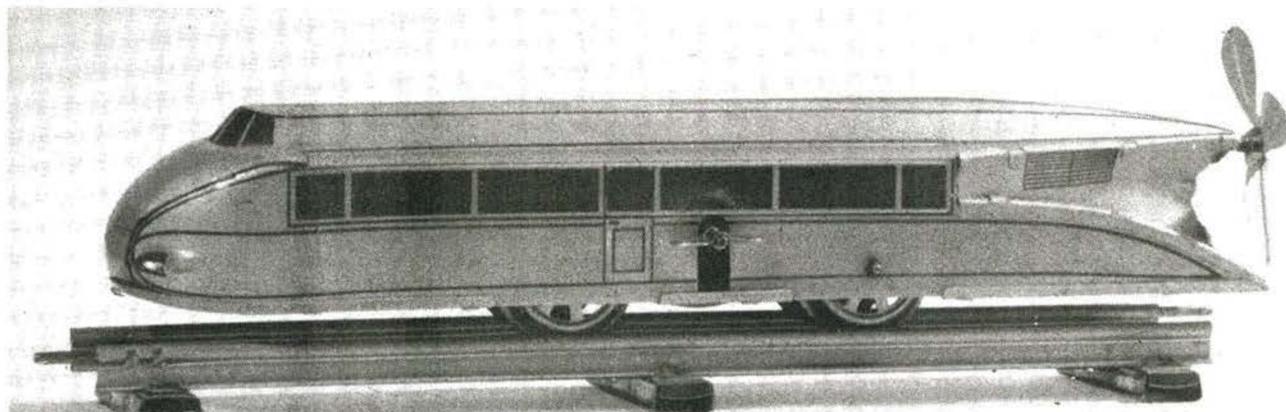
Über verschiedene Änderungen am H0-Modell der BR 55, wie Stromabnahme vom Tender, Antrieb im Tender, Anbringen eines Dachaufsatzes, Vorwärmers u. ä. wurde im „modelleisenbahner" schon mehrfach berichtet. Anlaß für nachstehende Umbauten war der Wunsch, ein zweites Modell dieser BR mit einem geänderten Äußeren auf der Anlage einzusetzen.
Dafür werden zusätzlich Radsätze der BR 89 und eine Bodenplatte mit Bremsklötzen der BR 52 benötigt. Von den Radsätzen der BR 89 sind die Räder von den Achsen abzuziehen. Auf zwei Radscheiben klebt man die aus Plastabfällen angefertigten sichelförmigen Gegenmassen des Treibradsatzes auf. Nun werden alle Radsätze entfernt und anschließend zerlegt. Für das Aufziehen der BR 89-Räder auf die BR 55-Achsen fertigt man sich am besten eine hohlprismatische Lehre an. Entsprechend den Voraussetzungen genügen jedoch auch ein rechtwinklig abgekantetes Blech bzw. die scharfkantigen Backen eines Schraubstockes (Backenabstand ermitteln), um die Radsätze gleichförmig zu fügen. Es kommt

rotierte. Die Modellbahn-Schienenzeppeline wurden in den Spurweiten 0 (32 mm) und I (45 mm) für Uhrwerk- und elektrischen Betrieb in der damals üblichen Blechbauweise hergestellt. Sie waren silberfarben lackiert bzw. bronziert und zum Teil mit aufgedruckten Zierlinien, Fenstern und Figuren versehen. Die besseren Modelle für elektrischen Betrieb besaßen Stirnlampen und eine rote Schlußleuchte. Bedingt durch die engen Gleisbögen waren die Hersteller zu einer unmaßstäblichen Verkürzung des im Original über 20 m langen, zweiachsigen Triebwagens gezwungen. Damit ergab sich ein etwas unbefriedigendes Bild
Die Triebwagen der beiden genannten Firmen hatten folgende Längenabmessungen:

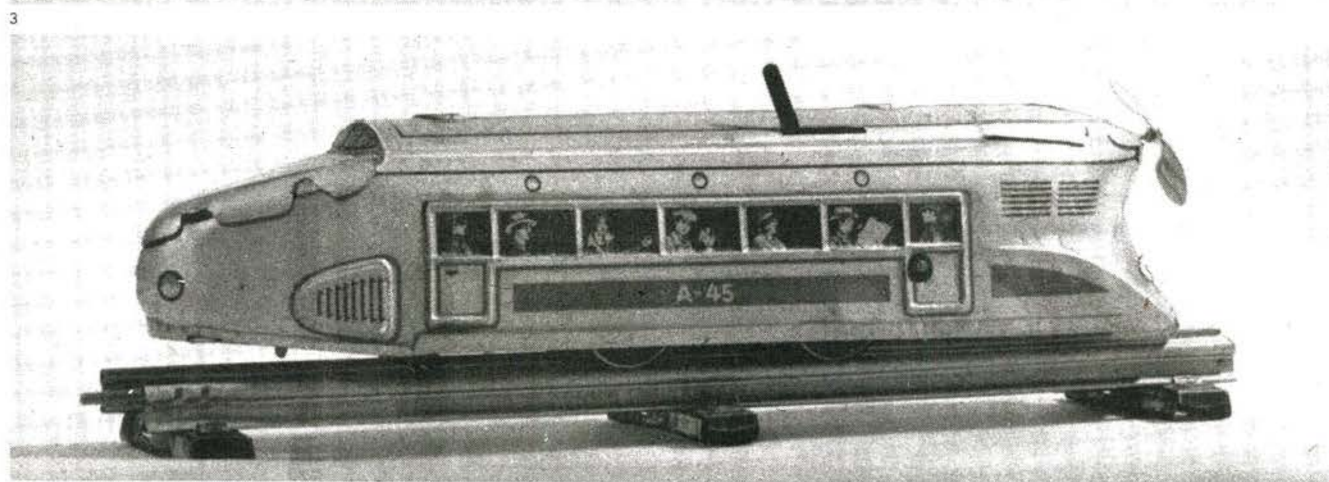
Märklin		
Uhrwerk	Spur 0	31 cm
elektr. Antrieb	Spur 0	31 u. 37 cm
elektr. Antrieb	Spur I	56 cm
Bing		
Uhrwerk	Spur 0	30 cm
elektr. Antrieb	Spur 0	30 cm

Die Modell-Schienenzeppeline erschienen praktisch gleichzeitig mit ihrem Vorbild und wurden beispielsweise von Märklin über acht Jahre angeboten. Zuletzt allerdings nur noch in der Spurweite 0, da die Bedeutung der Spurweite I mit dem Aufkommen der 00-Eisenbahnen immer mehr abnahm. Modell-Schienenzeppeline werden heute von den Sammlern und Liebhabern der großen Spurweiten sehr geschätzt. Sie erinnern mit ihrer schnittigen Form an den Beginn einer umwälzenden Entwicklung im Eisenbahnwesen.

2



3



dabei darauf an, die Zapflöcher für die Stangen um 90° gegeneinander zu versetzen und andererseits eine genau definierte Zahnstellung des Antriebsritzels zu einem Zapfenloch einzuhalten. Obwohl in den Stangenlagern des PIKO-Modells ausreichend Spiel vorhanden ist, müssen doch die Radsätze exakt aufgezogen werden, um einen ruhigen Lauf der Lok zu erreichen. Sind alle Radsätze auf diese Art ausgerichtet bzw. aufgezogen, werden sie in den Lokrahmen eingesetzt und zusammen mit den provisorisch montierten Stangen erprobt. Sollten sich dabei noch Korrekturen notwendig machen, ist es günstiger, das betreffende Rad nochmals ab- und ausgerichtet aufzuziehen, bevor es auf der Achse verdreht (Bruchgefahr)!
Nach erfolgreicher Erprobung erfolgt noch die Montage der Steuerung und der Originalbodenplatte, um die mit den Bremsklötzen versehene BR 52-Bodenplatte nach den notwendigen Anpaßarbeiten ankleben zu können. Dazu ist diese Bodenplatte zu kürzen und abzuschleifen. Mit einer erwärmten Zange werden die Bremsklötze so justiert, daß sie nicht mit den Rädern in Berührung kommen. Zusätzlich kann das Fahrzeug mit einer neuen Nummer, Dreilichtspitzensignal, einem Kohlenaufsatz auf dem Tender ausgerüstet und farblich gealtert werden.

J. Sijatz, Glauchau

Dipl.-Ing. Helmut Behrends,
Ing. Wolfgang Hensel und
Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin

Güterwagen deutscher Eisenbahnen

Anmerkung der Redaktion
Dieser Beitrag, dem im kommenden Jahr weitere folgen werden, soll insbesondere für die Modelleisenbahner beim Nachbau von Güterwagen früherer Epochen ein Ratgeber sein. Dabei kamen die Autoren nicht umhin, auch historische Zusammenhänge aus der Eisenbahngeschichte zu erläutern, die besonders in den folgenden Ausführungen einen etwas breiteren Raum einnehmen.

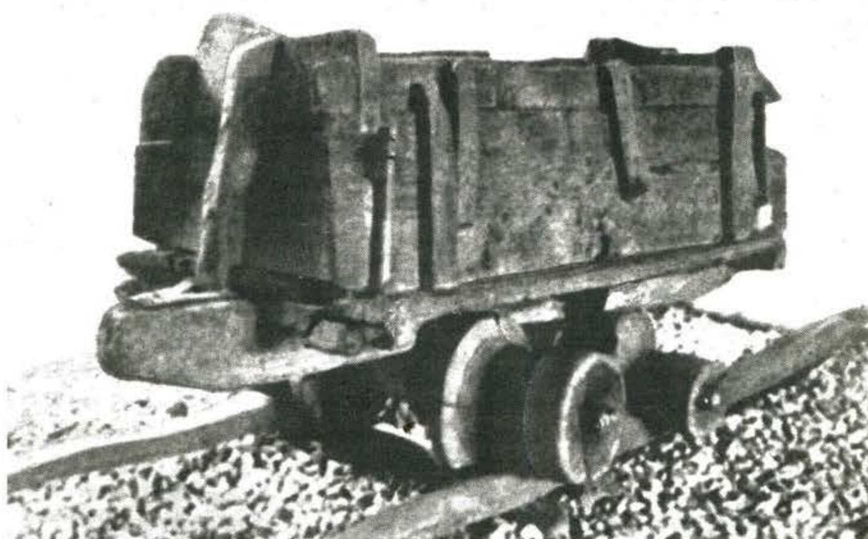
Die Entwicklung von Handel und Handwerk weckte bereits im 16. Jahrhundert den Bedarf an Transportmitteln, die mit geringem Energieaufwand größere Mengen Güter transportieren sollten. Aufgrund des geringen Rollwiderstandes hatten Spurbahnen gute Chancen für eine Weiterentwicklung. Dies wird durch Zeugen einer frühen Vergangenheit der Spurbahnen belegt. **Bild 1** zeigt den in fast allen Veröffentlichungen über die Entwicklung von Wagen enthaltenen hölzernen Kohlenhunt aus dem 16. Jahrhundert, der in deutschen Bergwerken zur Anwendung kam. Hier waren bereits innen liegende Spurkränze zur Spurführung auf hölzernen Schienen vorhanden. Größe und Tragfähigkeit wurden durch die Umstände des Einsatzes in engen Grubenschächten ebenso bestimmt, wie durch das für den Bau fast ausschließlich verwendete Holz.

Wo die ersten Güterwagen zum Einsatz kamen
Die erste außerhalb Deutschlands bekannte Spurbahn war die 1776 in Betrieb genommene Kohlenbahn der Sheffield-Kohlenwerke in England, für die als Fahrbahn bereits gußeiserne Schienen verwendet wurden. Die Spurführung erfolgte nach der Idee des Engländers Benjamin Curr durch außen an die Radscheiben angegossene Ränder. Die Wagen mußten mit Muskelkraft bewegt werden.

Mit Eröffnung des Dampfbetriebes auf der Schienenverbindung von Manchester nach Liverpool im Jahre 1830 — sie war bereits 1826 als Pferdebahn vorhanden — wurde bekanntlich der Grundstein für das heute existierende weltweite Eisenbahnsystem gelegt.
Etwa zur gleichen Zeit entstand in Deutschland ebenfalls die erste Spurbahn mit einer Länge von mehr als einer preußischen Meile. Es war die mit Pferden betriebene Harkortsche Kohlenbahn, die im Jahre 1829 zwischen einer Zeche in Silschede und Haspe im Ennepetal (Ruhrgebiet) für den Transport von Kohlen bestimmt war. Für die 900 mm-spurigen Gleisanlagen kamen hölzerne Schienen mit Bandeisenbelägen zur Verwendung. Die hölzernen Wagen verfügten über seitliche Entleerungsmöglichkeiten und eine Tragfähigkeit von etwa 0,5 t. Die Umstellung dieser Bahn auf Lokomotivbetrieb erfolgte erst im Jahre 1874.
Neben diesen Bahnen ist auch die ganzjährig dem Güterverkehr und anfangs nur im Sommer den Reisenden dienende Pferdeeisenbahn von Budweis nach Linz zu nennen, die 1832 als erste öffentliche Pferdeeisenbahn auf dem europäischen Kontinent eröffnet wurde.

Gütertransport über größere Entfernungen
Welche Notwendigkeit für einen erhöhten Gütertransport in den deutschen Ländern bestand, belegt ein Projekt des braunschweigischen Regierungsbeamten von Amsberg, der bereits 1824 vorschlug, Braunschweig mit Hannover und den freien Hansestädten durch eine dem Güterverkehr dienende Pferdebahn zu verbinden. 1828 folgten Vorschläge des preußischen Finanzministers Motz für eine Bahn von Minden nach Lippstadt, und in Bayern machte der Freiherr Joseph von Baader durch seine kühnen Eisenbahnprojekte von sich reden. Interessant erscheint auch heute noch die in seinem Werk „System der fortschaffenden Mechanik" um etwa 1822 veröffentlichte Idee der kombinierten Schienen- und Straßentransportmittel. **Bild 2** läßt die Spurführungstechnik erkennen, bei der die Wagen in den Städten oder beim Transport in die Fabriken von der Spurbahn abgezogen und auf der Straße weitertransportiert werden sollten.
Bei einem ähnlichen Projekt sollten an den Rädern der Fahrzeuge lose laufende Spurscheiben vorhanden sein, die beim Befahren der Straße nach oben gedrückt worden wären. Alle diese Ideen mußten sich jedoch der durch innenliegende Spurkränze gekennzeichneten englischen Spurführungstechnik unterordnen, die dann auch bei den ersten deutschen Eisenbahnen zur Anwendung kam.
Die bis zu diesem Zeitpunkt erkennbaren Entwicklungen zeigen sehr deutlich, daß die Eisenbahnidee stets unter der Notwendigkeit, Güter in größerem Umfang zu transportieren, lebte und fortgeführt wurde. Der Gütertransport gab der Entwicklung den notwendigen Aufschwung, auch wenn die ersten deutschen Eisenbahnen anfänglich fast ausschließlich dem Personenverkehr dienten.
Als in Deutschland begonnen wurde, die von Friedrich List 1827 und 1833 vorgezeichneten Pläne für ein allgemeines deutsches Eisenbahnsystem

1



zu verwirklichen, schufen die Regierungen auch gesetzliche Regelungen, die den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen in einheitliche Richtungen lenkten, so die bayerische Eisenbahnverordnung aus dem Jahre 1836 und das preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838.

Die technischen Parameter für die Betriebsmittel und Bahnanlagen waren jedoch noch keineswegs einheitlich. Es gab die unterschiedlichsten Ausführungen von Pufferstand, von Kupplung und in Baden anfänglich auch Abweichungen von der Spurweite der übrigen deutschen Bahnen.

Die Notwendigkeit der Vereinheitlichung der technischen Parameter wurde beim Zusammenwachsen der einzelnen Bahnnetze immer dringlicher. Eckpunkte dieser Entwicklung sind das erstmalige Überschreiten einer deutschen Ländergrenze beim Bau der Eisenbahn von Magdeburg nach Leipzig im Jahre 1840. Hinzu kam, daß die im Jahre 1843 errichtete Bahn von Köln nach Herbestahl in Belgien die Staatsgrenze überquerte. Dieser Streckenausbau war auch für die Entwicklung des Güterverkehrs von wesentlicher Bedeutung. Er wurde begünstigt durch die Aufhebung der Zollgrenzen in Deutschland und die Bildung des Zollvereins im Jahre 1834.

Das sprunghafte Aufblühen der Eisenbahnen zeigt sich auch in der Länge der fertiggestellten Bahnkilometer:

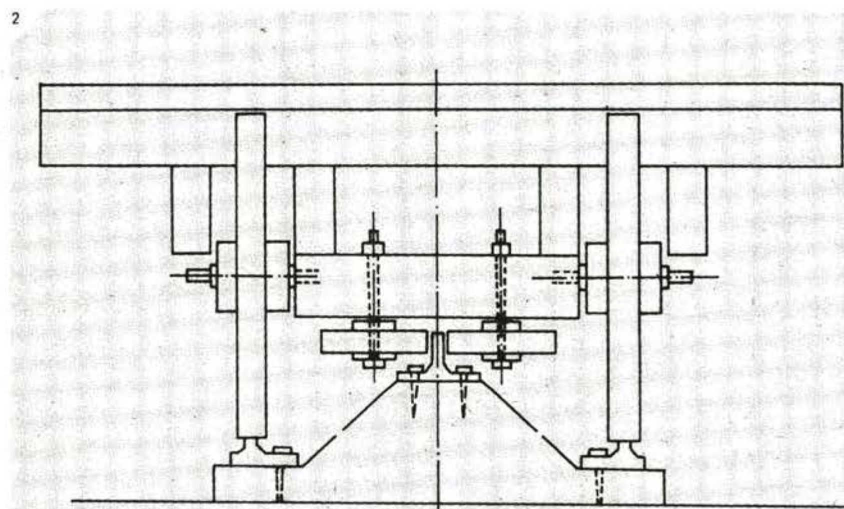
Ende 1840 existierten in Deutschland 518 km,

Ende 1845 bereits 2162 km und

Ende 1855 schon 8652 km Eisenbahnen.

Die Bahnen besaßen zu dieser Zeit bereits eine Verknüpfung untereinander. Auch das Staatsinteresse wuchs mehr und mehr. So wurde die erste deutsche Staatsbahn auf Betreiben von Amsberg zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel am 1. Dezember 1838 eröffnet und der sächsische Staat übernahm 1847 die Sächsisch-Bayerische Bahn.

2

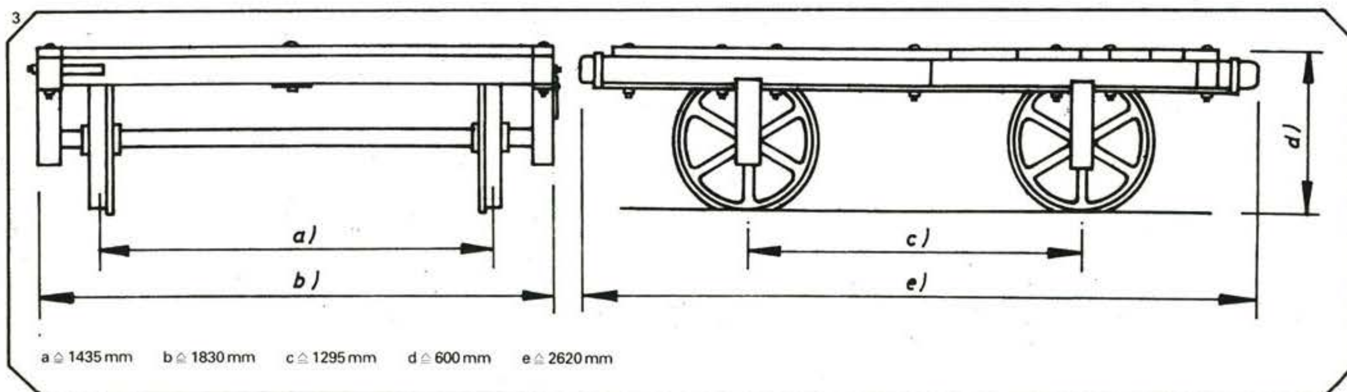


Höheres Transportaufkommen verlangte Weiterentwicklung

Innerhalb dieses äußeren Rahmens vollzog sich mit steigendem Güterverkehr auch eine kontinuierliche Entwicklung der Güterwagen.

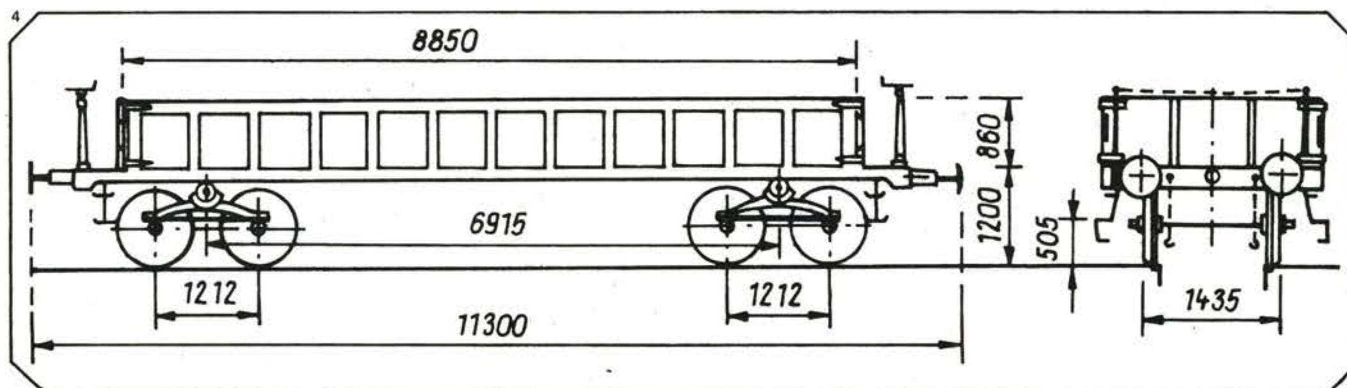
Die ersten Güterwagen, die für den Bahnbau benötigt wurden, waren sogenannte Kieswagen mit niedrigen Bordwänden zum Transport der anfallenden Erdmassen und der Material-

3



a ≙ 1435 mm b ≙ 1830 mm c ≙ 1295 mm d ≙ 600 mm e ≙ 2620 mm

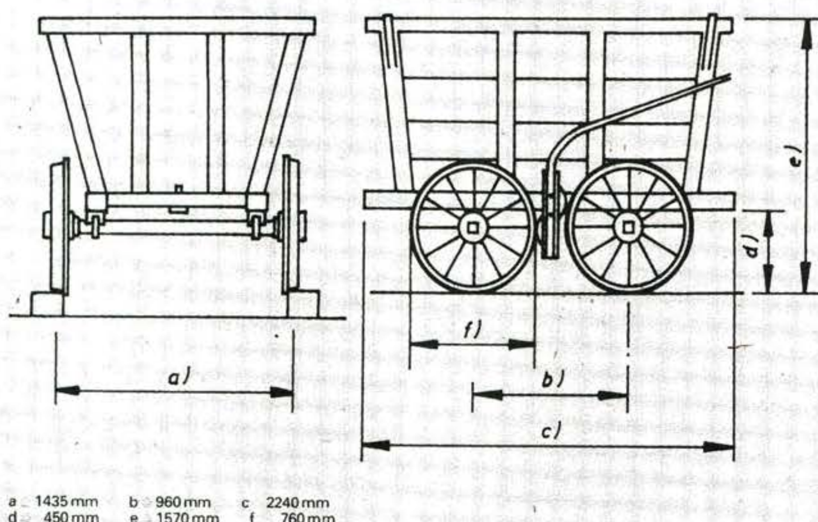
4



wagen ohne Bordwände, der sogenannte Lowry[1] (**Bild 3**).
An beiden Wagen befanden sich noch keine direkten Puffer und selten eine spezielle Achsfederung. Diese Fahrzeuge wurden durch Ketten und Haken miteinander verbunden. Die Enden der hölzernen Langträger dienten gleichzeitig zur Aufnahme eventuell auftretender Stöße. Die Lagerung der Achsbuchsen erfolgte direkt unter den hölzernen Langträgern. Die Tragfähigkeit dieser Wagen lag im Durchschnitt bei 2 bis 3 t.

Die Bedeutung, die dem Güterverkehr bis etwa 1850 beigemessen wurde, wird auch deutlich an den von den Bahnen beschafften geringen Stückzahlen an Güterwagen, die sich bei den einzelnen Bahnen je nach Streckenlänge oft nur zwischen 10 und 40 Stück beliefen.
Zu den Grundtypen gehörten neben den Kieswagen und Lowries auch Gepäckwagen, geschlossene Güterwagen, Plattformwagen, Equipagentransportwagen, Pferdetransportwagen und offene Güterwagen verschiedener

5



Die ersten kommerziell genutzten Güterwagen wurden von englischen und belgischen Firmen als Musterwagen beschafft und von deutschen Herstellern oder in eigenen Eisenbahnwerkstätten detailgerecht nachgebaut. Dies gilt für die zwei- und dreiachsigen Güterwagen der deutschen Eisenbahnen des englischen Systems, so u. a. auch für die Ludwigsbahn, die Eisenbahnen Leipzig—Dresden, Berlin—Potsdam, die Braunschweigische-, die Rheinische- und die Taunusbahn.
Lediglich die württembergischen Eisenbahnen, die das amerikanische System der Drehgestellwagen von Anfang an eingeführt hatten, ließen sich Musterwagen der Firma Betts, Pussey u. Harlan aus den USA kommen und bei Keßler in Karlsruhe nachbauen. Diese Güterwagen unterschieden sich von den zwei- und dreiachsigen Güterwagen der anderen deutschen Bahnen durch Drehgestelle, bei denen beide Achsbuchsen durch eine gemeinsame Tragfeder verbunden waren (**Bild 4**). Die Tragfähigkeit dieser Wagen betrug bereits bis zu 10 t.

Bauarten.
Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn besaß z. B. im Jahre 1841 neben 105 Personenwagen der 1. bis 3. Klasse auch 115 zweiachsige Gepäckwagen mit einer Tragfähigkeit von „80—100 Zentner", 4 vierachsige Gepäckwagen mit einer Tragfähigkeit von „200—250 Zentner", 12 zweiachsige Gepäckwagen zum Transport von Pferden und Equipagen.
Für Nebenbahnen wurden sehr einfache Bauarten bevorzugt, wie der im **Bild 5** dargestellte Kohlenwagen, der für die Zweigbahnen der sächsichen Albertsbahn bestimmt war. Er ist aufgrund seiner Ähnlichkeit mit einem Pferdefuhrwerk und der innen liegenden Achslagerung bemerkenswert.
Insgesamt blieb die Paßfähigkeit vorhandener Betriebsmittel der einzelnen Bahnen untereinander aber so unbefriedigend, daß die Güter nicht oder nur mit erheblichem Aufwand ohne Umladung von einer Bahn zur anderen befördert werden konnten. Bei unterschiedlichem Puffermittenabstand und verschiedenem Pufferstand kamen teilweise sogenannte Pufferbretter zum Einsatz, die zwischen die Wagen mit verschiedenen Pufferabmessungen gehängt wurden und so das Zusammenwirken ermöglichten. Verschiedentlich erhielten die Wagen auch Puffer beider Systeme.
Zur Lösung dieser Probleme schlug die Berlin-Stettiner Eisenbahn vor, eine gemeinsame Beratung durchzuführen. Der Einladung folgten 10 preußische Eisenbahnverwaltungen, die am 10. November 1846 in Berlin tagten. Schon während dieser Beratung wurde der „Verband der preußischen Eisenbahnen" gebildet. Die Zusammenarbeit in den folgenden Monaten war so positiv, daß bereits im Frühjahr 1847 unter Einbeziehung weiterer deutscher und angrenzender Bahnen der Verband in den „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" (VDEV) umgebildet wurde. Eines der Vereinsziele war u. a. die gegenseitige Anpassung der Betriebsmittel und die Erarbeitung von einheitlichen Bedingungen für den Übergang der Wagen zwischen den Bahnen. Die technische Entwicklung wurde ab 1850 durch die Bildung der Technikerversammlung des VDEV maßgeblich bestimmt. Bereits anläßlich der ersten Sitzung der Technikerversammlung vom 18. bis 24. Februar 1850 in Berlin wurden Vorschläge für „Einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereinsbahnen" erarbeitet. Diese Vorschläge bildeten die Grundlage für die von der Technikerversammlung im Jahre 1858 in Triest verabschiedeten „Vorschriften des VDEV für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen". In diesen Vorschriften waren bereits Bestimmungen über die Umrißlinie des lichten Raumes und bestimmte Maße für Puffer und Kupplungen enthalten.
Mit dieser Zusammenarbeit der Eisenbahnen begann auch die schnelle Weiterentwicklung des Güterverkehrs und der dafür erforderlichen Betriebsmittel.

Fußnote
1 low ≙ niedrig (engl.)

Quellenangaben
/1/ Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Band 1, Verlag von Reimar Hobbing, Berlin, 1911
/2/ Wolff, Ernst Julius: Die Harkortsche Kohlenbahn, Glasers Annalen 73 (1949) 5, S. 90—92
/3/ Mayer, Max: Esslinger Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen VDJ-Verlag GmbH., Berlin 1924
/4/ Heusinger von Waldegg, Edmund: Handbuch für spezielle Eisenbahn-Technik, Band 2, Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig 1874

Neugründung von Arbeitsgemeinschaften in:

9293 Lunzenau
Vorsitzender: Herr Hans Werler, Goethestraße 35

9292 Geringswalde
Vorsitzender: Herr Hansdieter Liebisch, Bahnhofstr. 35

3000 Magdeburg
Vorsitzender: Herr Hilmar Ritterhaus, Telemannstr. 14

Modellbahnausstellungen und Tauschmärkte finden wie folgt statt:

Berlin, S-Bahnhof Ostkreuz
Vom 12. bis 26. Dezember 1982 im Kulturraum (Ausgang Sonntagstraße). Öffnungszeiten: werktags 16—20 Uhr, Samstag und Sonntag sowie an Feiertagen von 14—19 Uhr.

Berlin, Prenzlauer Berg
Vom 18. Dezember 1982 bis 4. Januar 1983 im Volkskunstkabinett Prenzlauer Berg, Willi-Bredel-/Ecke Driesener-Straße. Öffnungszeiten: täglich 14—19 Uhr. Am 24. und 31. Dezember 1982 geschlossen.

9804 Netzschkau
Vom 20. bis 28. November 1982 im Kulturhaus des „VEB Nema" Hermann Dunker. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

5000 Erfurt
Am 20./21., 27./28. November und 11./12. Dezember 1982 im Werk III der Schuhfabrik „Paul Schäfer", Karl-Marx-Allee 59. Öffnungszeiten: jeweils 14—18 Uhr.

6600 Greiz
Am 21./22. und am 28./29. November 1982 im Kulturhaus „Richard Schiller" des VEB Papierfabrik Greiz. Öffnungszeiten: jeweils 9.00—18.00 Uhr.

2200 Greifswald
Vom 27. November bis 5. Dezember 1982 in der „Mensa am Wall". Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16—18 Uhr. Samstag 13—18 Uhr, Sonntag 10—18 Uhr.

7000 Leipzig
Vom 27. November bis 19. Dezember 1982 im Leipziger „Messehaus am Markt". Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

4370 Köthen
Vom 27. November bis 5. Dezember 1982 im „Bach-Saal" des Schlosses Köthen. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

1800 Brandenburg
Vom 27. November bis 5. Dezember 1982 im Klubhaus des Handels, Steinstraße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

AG 4/38 — Weißenfels
Am 11. Dezember 1982 von 9.00—13.00 Uhr Modellbahntauschmarkt im Kulturraum des Bahnhofs Weißenfels. Tischbestellungen sind bis zum 20. November 1982 zu richten an: DMV, AG 4/38, 4850 Weißenfels, Am Schlachthof 1a. Gebühr pro Tisch: 1,— M.

AG 4/71 — Erfurt
Am Sonntag, 12. Dezember 1982, 10.00 Uhr, 9. „Thüringer Modellbahn-Tauschmarkt" im „Zentrum für massenpolitische Arbeit" des Erfurter Hbf.

AG 3/86 — Burgstädt
Am 27. November 1982 findet in Verbindung mit der Reparaturannahme ein Verkaufsbasar statt. Angeboten werden überwiegend gebrauchte TT-Erzeugnisse. Öffnungszeit: 10.00—11.30 Uhr. Über evtl. Veränderungen wird im Schaukasten des Bahnhofs Burgstädt rechtzeitig informiert.

2500 Rostock
Vom 14.—19. Dezember 1982 im Haus der Nationalen Volksarmee (beim Steintor). Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 14—19 Uhr, Samstag und Sonntag 10—19 Uhr.

9377 Thum (Erzgeb.)
Am 27./28. November und 4./5. Dezember 1982 anläßlich des Thurmer Weihnachtsmarktes. Öffnungszeiten: jeweils 10—17 Uhr.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat — wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat — wer braucht?

11/1 Biete: Dias (Originale) der Saalbahn u. a. (Dampf); in Nenngr. H0: CC 7001; in Nenngr. TT: Ci Pr 05; in Nenngr. N: BR 65. Suche: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Ellok-Archiv" (1. Auflage) evtl. auch andere Literatur; in Nenngr. H0: Triebfahrzeuge u. Wagen älterer Baujahre.

11/2 Suche: Lokomotiven in $H0_e$ und $H0_m$ (auch defekt).

11/3 Biete: TT, BR 35, BR 130 sowie div. Wagen. Suche: Kursbücher vor 1974; Eisenbahnliteratur vor 1979; „Der Modelleisenbahner" vor 1980 sowie Hefte 2 u. 12/80; Informationen u. Fotos von der Lok 86 146.

11/4 Biete: „Eisenbahnjahrbuch" 1981; Modelleisenbahnkalender 1978 u. 1982. Suche: „Die Franzburger Kreisbahnen".

11/5 Suche: Modellbahnbücherei Bd. 6.

11/6 Suche: „Der Modelleisenbahner" (ungebunden): Jahrg. 1954—1958 kompl.; Heft 8/1962, 5/1963, 10/1964.

11/7 Biete: NOHAB-Diesellok, Ausführung DSB; SNCF-Ellok, Baureihe CC 7000; BR 81; BR 01.5 Boxpok/Öl; Inox-Stahlwagen; „Modellbahn-Bauten". Suche: H0, BR 91; BR 42; Dietzel-Flügelsignale; „100 Gleispläne H0-TT-N".

11/8 Suche: H0-Eigenbau-Modelle (BR 03, 52, 56^{2-8} u. a.); BR 42, BR 84; BR 89^2 (sächs. St. B.); BR 91; BR 106; V 180 (mit 2 Zierstreifen); VT 135 und VB (alle Ausf.); ETA; $H0_e$-Material.

11/9 Biete: „Dampflok-Archiv" Band 2 und 4. Suche: desgl. Band 1 und 3 sowie Fotos vom Eisenbahnnetz der Altmark.

11/10 Biete: div. Wagenmaterial in $H0_e$, Drehgestelle, Weichen sowie ca. 5 m Schwellenband. Suche: N, Dampflokomotiven und ält. Personenwagen.

11/11 Biete: H0, BR 50 u. Tender; Kuppelradsätze; BR 23 u. Motor; „Der Modelleisenbahner" 11/12 1981, 1/1982. Suche: Zeuke-Material, Nenngr. 0.

11/12 Suche: Rostocker Beiträge, Regionalgeschichtliches Jahrbuch der mecklenburgischen Seestädte, Band 1, 1966, (VB Hinstorff-Verlag Rostock). Biete: Die Schiffe der „Königslinie" (VEB Hinstorff-Verlag Rostock).

11/13 Suche: Gleispläne, Skizzen, Fotos sowie sonstige Unterlagen aller schmalspurigen Harzbahnen (auch leihw.) für Modellbau und Dokumentation.

11/14 Biete: BR 23, BR 50, BR 81, VT 135 m. Beiwg; „Das Signal" Nr. 33—35. Suche: „Baureihe 01-96"; BR 89 — grün; BR 91; VT 137 (VT 04-DB); „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1—12.

Diplome und Ehrenpreise auf dem 14. Spezialistentreffen junger Eisenbahner

Von 21 Mannschaften wurden 21 Exponate auf dem 14. Spezialistentreffen — es fand am 19. und 20. Oktober 1982 im Zentralen Pionierlager „Heinrich Rau" in Groß Köris statt — verteidigt. Je ein Diplom erhielten für ihre Exponate die AG 5/14 Saßnitz, „Methodische Reihe Landschaftsgestaltung"; AG 3/58 Traditionsbahn Radebeul—Radeburg, „Schmalspur und ein wenig mehr" (ein 8-mm-Amateurfilm); AG 3/3 Zwickau, „Universalprüfgerät für Modellbahnbausteine"; AG 4/42 Suhl, „N-Modell Strecke Suhl—Zella-Mehlis". Ehrenpreise wurden vergeben an die Pioniereisenbahn Leipzig, ZAG 3/12 Dresden, AG 2/5 Forst, AG 1/25 Berlin, Pioniereisenbahn Halle, AG 6/46 Merseburg, AG 6/52 Leipzig. Einen Sonderpreis errang Jens-Uwe Sauerbrey aus Erfurt.
An der Verteidigung nahmen Vertreter des Ministeriums für Volksbildung und des Ministeriums für Verkehrswesen teil. Die Auszeichnung nahmen der Präsident der Rbd Berlin, Jürgen Glaser, und Vizepräsident Manfred Möller vor. Dem Eröffnungsappell wohnte auch der Leiter der Politischen Abteilung der Rbd Berlin Gerhard Kuske bei, und Vizepräsident Manfred Möller war auch zu einem interessanten Erfahrungsaustausch gekommen.
D. W.

Wer kann weiterhelfen?

In Vorbereitung einer Abhandlung über die Geschichte der Mecklenburgischen Waggonfabrik Güstrow werden Angaben von den dort in den Jahren 1893 bis 1897 produzierten Dampflokomotiven (Fabrik- und Kessel-Nr., Bauart, Auftraggeber) gesucht. Bisher sind nur wenige Angaben, zu denen auch die bekannten Loks der ehemaligen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn gehören, vorhanden. Wenn Sie weiterhelfen können, schreiben Sie uns bitte.

Leserforum in Magdeburg

Am 4. Dezember 1982 um 16.00 Uhr findet im Klubhaus der Eisenbahner in Magdeburg (Kulturpark) ein Leserforum der Redaktion „modelleisenbahner" statt. Interessenten sind herzlichst eingeladen.
Die Redaktion

Dank für Glückwünsche

Der Redaktion sind anläßlich des 30jährigen Bestehens der Zeitschrift „modelleisenbahner" zahlreiche Glückwünsche von Lesern, Arbeitsgemeinschaften und Betrieben zugegangen. Darin wird in herzlichen Worten zum Ausdruck gebracht, welche wertvollen Anregungen und Informationen die Zeitschrift in den 30 Jahren gegeben hat. So schrieb uns der Direktor des VEB Berliner TT-Bahnen u. a.: „In den 30 Jahren der Herausgabe Ihrer Fachzeitschrift waren Sie immer bestrebt, auf einem hohen Niveau und mit reichhaltigem Informationsgehalt zur Verbreitung des Hobbys Modelleisenbahn und damit zu einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung beizutragen..."
Wir danken allen für die uns erwiesene Aufmerksamkeit und werden auch künftig bemüht sein, den Bedürfnissen unserer Leser noch besser gerecht zu werden.

Bei den nachfolgenden zum Tausch bzw. Verkauf angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche Schmalspurbahnarchiv.
Uwe Georgi
9518 Obercrinitz
Waldstraße 7

Suche „Der Modelleisenbahner", Jg. 1–29, auch einzelne, komplette Jg.
G. Wasternack
6502 Gera, Kaimbergstraße 3f

Suche in Nenngr. N Dampfloks aller BR u. Drehschreibe (auch Eigenbau).
Günter Sagorski
4101 Bennstedt, Neustädter Str. 11

Tausche Nenngr. H0, BR 01, 89,– M, gegen BR 50 und BR 42.
René Leiterit
8300 Pirna, W.-Pieck-Str. 57

Verkaufe
Nenngröße N und TT:
Innenbogenweichen 13,– M;
Außenbogenweichen 24,– M;
Doppelweichen 23,– M;
doppelte Kreuzungsweichen 24,– M;
Entkupplungsgleise 14,– M;
(alles Eigenbau).
H. Halbauer
1157 Berlin, Kötztinger Str. 16

Suche
für H0: BR 42, 23, 50, 52
Kon. „Die Baureihe 01".
M. Schabrocker
5500 Nordhausen
Birkenweg 16

Verkaufe
„Dt. Straßenverkehr",
Jg. 68–81, kompl., f. 100,– M
sowie Kniebleche f. ES 150,
schw., neuw., 50,– M.
Pilz, 8132 Cossebaude
Sonnenleite 11

Biete an für H0 Rollendes Material/ BR 23/BR 84 u.a., Anbauteile für Dampfloks, Neusilberschienen, zus. 600,– M.
Nur schriftl. an:
Hasso Winkler
7050 Leipzig
Brandiser Straße 9

Biete „Dampflokarchiv 4".
„Die Selketalbahn", Modellbahnkalender 77, 79, 80, 81, 82, BR 80 H0, BR 41 H0, BR 86 TT.
Suche: „Dampflokarchiv 3", „Schmalspurbahnen der Oberlausitz" BR 70 TT, T 334 TT, AT „Wittfeld" H0.
Franz Klenner
7582 Bad Muskau, Schmelzstr. 1

Suche
Modellstraßenbahnen
aller Arten sowie **Literatur**
über Straßenbahnen.
Holz, 1157 Berlin
Drosselstieg 7 (Smolk.)

Suche: „Der Modelleisenbahner", Jahrgang 1950–1961, gebunden od. einzeln.
Su. Trix-Adlerzug, BR 23, BR 42, BR 99, BR 50 für H0 (auch def.).
Rolf Fröbel, 7034 Leipzig
Schönauerstraße 2

Biete „Muldenthal-Bahn", „Modellbahn-Bauten", „Schmalspurbahn-Archiv", BR 56 TT, MY, DSB, rep.-bed., „Geschichte d. RAW Einheit Leipzig". Su. BR 01, „Ellok-Archiv", „Diesellok-Archiv", „Straßenbahn-Archiv".
Gottfried Burkhardt
7060 Leipzig, Ringstr. 111

Biete: „Dampflokarchiv", Bd. 2, „Die Spreewaldbahn", „Schmalspurarchiv", „Als die Züge fahren lernten".
Suche: „Die Rübelandbahn", „Die Franzburger Kreisbahnen", „die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie", „Verzeichnis der dt. Lokomotiven 1923–1965".
Andreas Müller, 1200 Frankfurt (Oder)
Kommunardenweg 2

Mit der Kamera am Messestand ...

1


...war unser Autor Wolfgang Bahnert aus Leipzig vor nunmehr zwei Monaten.
Bei dem vom VEB VERO Olbernhau gezeigten H0-Bausatz handelt es sich um einen typischen Kleinstadtbahnhof. Besonders hervorzuheben ist die exakte Mauerstein-Gravur. Das aus Plaste hergestellte Modell wird in Form von Raumzellen angeboten, so daß ein einfaches und schnelles Zusammensetzen der Teile möglich ist.
Außer den auf nebenstehenden Fotos vorgestellten Erzeugnissen war erstmals ein von Hand zu bedienendes Weichenpaar (286 × 22,5°) für TT-Anlagen zu sehen. Jede Weiche besteht aus dem Weichenkörper und dem Antrieb. Letzterer besteht aus einer Grundplatte und dem schwenkbaren Weichensignal, das die Weichenstellung anzeigt. Hervorzuheben ist die Kombinationsmöglichkeit mit einem elektromechanischen Weichenantrieb bei Beibehaltung der Zusatzfunktion. Die Weichen sind aus Polystyrol, einem Messingband und Weißblech hergestellt.
Neu von TT ist auch eine elektronische Zugschlußbeleuchtung. Diese Anlage wird als Bausatz geliefert und kann in die Reisezugwagen eingebaut werden. Der Bausatz besteht aus einer mit Leuchtdioden, Widerstand und Schutzdiode zu bestückenden Trägerplatte. Eine Bauanleitung ist beigefügt.
Der VEB PIKO stellte diesmal keine neuen Fahrzeuge vor. Lediglich wurden bisher nicht angebotene Zusammenstellungen mit dem bereits produzierten rollenden Material als Geschenkpackungen für den Anfänger gezeigt.

2


3


4


5


1 Bahnhof Wachstedt in der Nenngröße H0 von VERO, Ansicht von der Bahnsteigseite.

2 und 3 W 50-Koffer-Fahrzeug in der Nenngröße H0.

4 Ebenfalls vom VEB VERO wurde dieses Viadukt-Teil für die Nenngröße H0 in Vollplastausführung hergestellt.

5 Mit der Dekoration „Wernesgrüner Pils" zeigte der VEB Berliner TT-Bahnen diesen vierachsigen Kühlwagen. Im Hinblick auf die Transportverlagerung von der Straße auf die Schiene beim Vorbild wird dieses Modell sicherlich zur Bereicherung der Güterzüge auf den TT-Anlagen beitragen.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig

Diese Fotos entstanden am 2. September 1982 in Wasungen. Die Lok 38 1182 — hier nach der Hauptuntersuchung im Raw Meiningen auf der Fahrt nach Gera mit zwei Heizlok der BR 44 — war bereits am 11. September 1982 vor einem Sonderzug zwischen Sangerhausen und Nordhausen zu sehen.
Fotos: D. Hommel, Erfurt